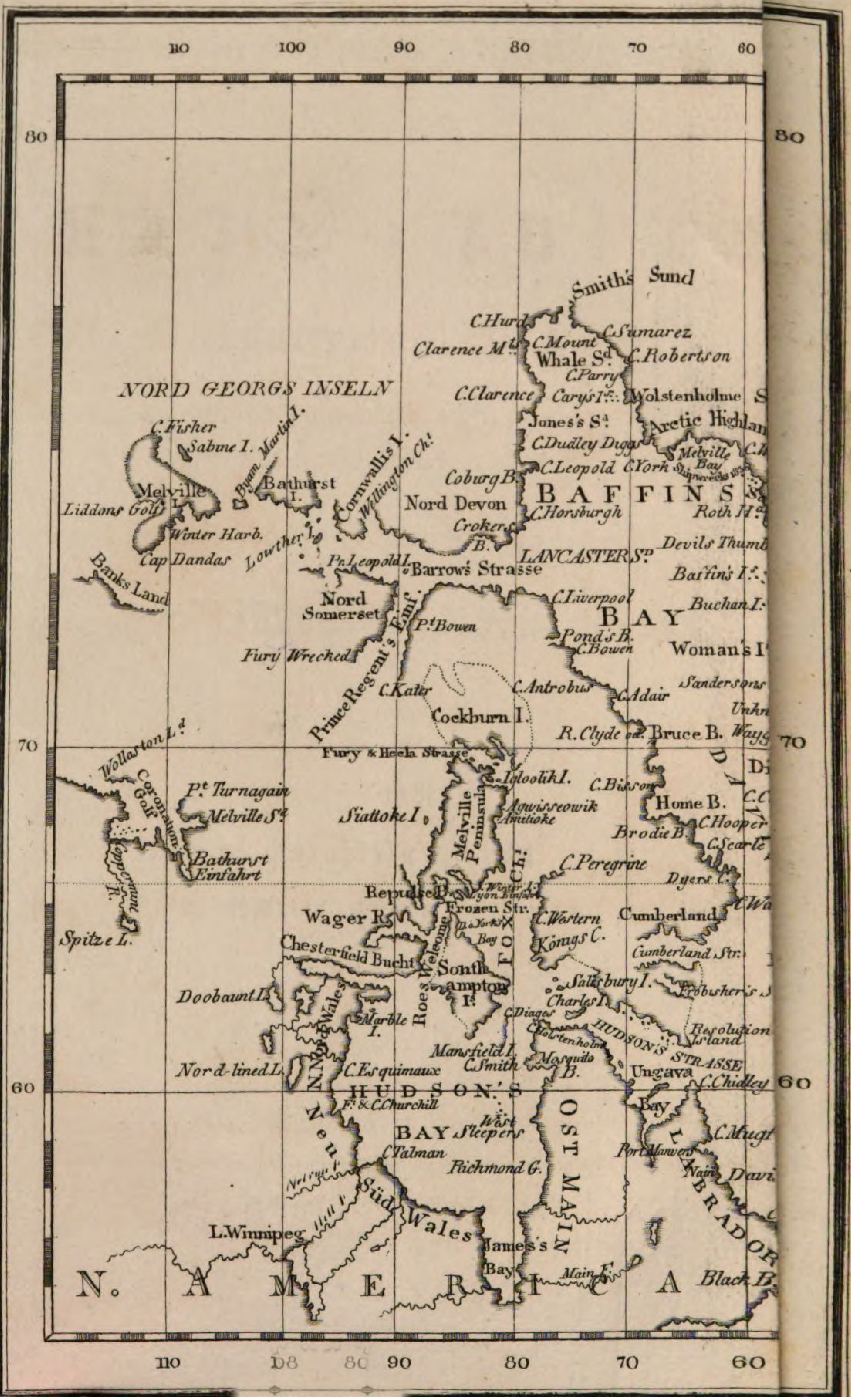


NORD GEORGS INSELN
C. Fisher
Sabine I.
Byam Martin I.
Melville I.
Bathurst I.
Cornwallis I.
Wellington Ch.
Liddons Golf
Winter Harb.
Cap Dandas
Lowther I.
Banks Land
Pr. Leopold I.
Barrows Strasse
Nord Devon
Coburg B.
Croker B.
C. Hurd
Clarence Mts.
C. Mount
Whale Sd.
C. Parry
Cary's Is.
C. Clarence
Jones's Sd.
C. Dudley Digg
C. Leopold
C. York
C. Horsburgh
Smith's Sund
C. Sumarez
C. Robertson
Wolstenholme
Arctic Highlan
Melville Bay
BAFFINS
BAY
Roth H.
Devils Thumb
Baffin's I.
Buchan I.
Woman's I.
Sanderson's
LANCASTER Sd.
C. Liverpool
Pond's B.
C. Bowen
Nord Somerset
Pt. Bowen
Prince Regent's Einf.
Fury Wrecked
C. Kater
Cockburn I.
C. Antrobus
C. Adair
R. Clyde
Bruce B.
Fury & Hecla Strasse
Igloolik I.
C. Bisson
Home B.
C. Hooper
C. Searle
Brodie B.
Agwisseowik
Amitioke
Siattoke I.
Melville Peninsula
Wollaston Ld.
Coronation Golf
Pt. Turnagain
Melville Sd.
Bathurst Einfahrt
Coppermine R.
Spitze L.
C. Peregrine
Dyers C.
Repulse B.
Winter I.
Frozen Str.
Wager R.
Chesterfield Bucht
Roes Welcome
South ampton Is.
FOX CH.
C. Western
Konigs C.
Cumberland
Cumberland Str.
Salisbury I.
Charles I.
Frobisher's S.
Resolution Island
Doobaunt L.
Nord Wales
Marble I.
C. Diggs
C. Wolstenholme
HUDSON'S STRASSE
Mansfield I.
C. Smith
Mosquito B.
Ungava
C. Chidley
Nord-lined L.
C. Esquimaux
HUDSON'S
F. & C. Churchill
BAY
West Sleepers
C. Tatman
Richmond G.
OST MAIN
Bay
Port Manvers
Nain
LABRADOR
C. Mugf
Davi
Neu Süd Wales
L. Winnipeg
James's Bay
Main F.
Black B.
N. AMERICA
110
100
90
80
70
60

Entdeckungen und Abenteuer

in den

Polar-Seen

nebst Erläuterungen

über Clima, geologische Beschaffenheit und Natur-Geschichte dieser Gegenden

so wie auch einem ausführlichen

Bericht über den Wallfischfang.

Von

den Professoren

[Sir John] [Robert]

LESLJE, JAMESON UND HUGH MURRAY.

Mit Karten und vielen Abbildungen.

LEIPZIG, 1834.

Baumgärtners Buchhandlung.

gd/66/1229

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Entdeckungen und Abenteuer

in den

Polar - Seen.

GYMNASIAL-BIBLIOTHEK
FREISING

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Vorwort.

Der Zweck des vorliegenden Werkes ist ein vollständiger und zusammenhängender Ueberbick sämmtlicher von den frühesten Zeiten bis auf den heutigen Tag in den Polar-Gegenden unternommenen Reisen. In jenen Climaten offenbart sich die Natur durch gewaltige, Ehrfurcht gebietende Züge, und die Formen, unter welchen sie dort auftritt, weichen von ihren Erscheinungen in unsern milderen Breiten in einem solchen Grade ab, daß man sich in deren Nähe auf einen andern Planeten versetzt glaubt. Die Scenerei der arktischen Welt erfüllt mit Furcht und Ent-

setzen, ist aber auf der andern Seite reich an überraschenden, erhabenen und selbst schönen und angenehmen Gegenständen. Die Laufbahn der Seefahrer, welche zu verschiedenen Zeiten jene nördlichen Gewässer mitten unter Stürmen, nächtlichem Dunkel und Bergen schwimmenden Eises durchschifften, bietet eine so mannigfaltige Reihe von Gefahren und Wechselfällen dar, und hat zu so vielen ausgezeichneten Beispielen von Unerschrockenheit und Heldenmuth Gelegenheit gegeben, daß etne geschichtliche Mittheilung derselben dem Publikum nicht anders als äußerst willkommen sein kann.

Die Erzählung dieser gefahrvollen und abenteuerlichen Reisen ist von Herrn Hugh Murray aus den besten und glaubwürdigsten Quellen entlehnt worden; und die ausgezeichnetsten Gelehrten Schottlands haben ihn in Erläuterung jener merkwürdigen Ordnung der Natur, welche innerhalb des Polarkreises herrscht, treulich unterstützt. Professor Leslie hat das Werk mit einer durchgeführten Untersuchung des Climas und seiner Erscheinungen begonnen, — Erscheinungen, die in diesen hohen Breiten so hervorstechende Züge

bilden, daß ohne eine Vorkenntniß derselben die Entdeckungs-Fortschritte nur unvollkommen verstanden werden würden. Der allgemeine geologische Ueberblick der nehmlichen interessanten Regionen rührt vom Professor Jameson her. Der naturgeschichtliche Abschnitt, wiewohl die darin vorkommenden Gegenstände auf eine mehr populäre als wissenschaftliche Weise behandelt sind, ist von einem ausgezeichneten Naturforscher auf das sorgfältigste durchgesehen worden.

Der Wallfischfang bildet einen wesentlichen Theil des vorliegenden Buches. Die Schilderung seiner kühnen Operationen und der mannigfaltigen Gefahren mitten in den Polar-Seen wird um so willkommener sein, als sie vielleicht die einzige ist, welche, der Ueberzeugung des Verfassers nach, nicht an Uebertreibungen leidet.

Ein Bericht der zu Lande und in Böten zur Bestimmung der nördlichen Grenzen von Amerika und Asien unternommenen Expeditionen, welchen Einer oder der Andere unserer Leser erwarten dürfte, würde sich mit dem Inhalt dieser geschichtlichen Darstellung nicht gut vertragen haben. Wir sparen daher die

Mittheilung der eben genannten Unternehmungen für einen der folgenden Bände unsrer unterhaltenden Bibliothek auf, worin die Geschichte der Entdeckungen und Abenteuer an den entlegenen Küsten jener beiden Continente ausschließlich erörtert werden soll.

Verzeichniß der Abbildungen.

Karte der Polar-Seen . . . . . . dem Titel gegen über

Darstellung der mit dem Wallfischfang verknüpften Gefahren . . . . . Titel-Vignette.

Eisberge . . . . , ... Seite 22

Wallfisch, Narwal u. s. w. . . . . — 53

Thiere der Polargegenden — Eisbär, Rennthier, Wolf, Fuchs, Hund u. s. w. . . . . — 67

Eskimo-Knabe und Hund . . . . — 86

Bär, der sich einer Schneehütte nähert . . . . . — 147

Eskimo, der ein Wallroß verwundet . . . . . — 162

Kayak oder Grönländer-Canoe . . . . — 190

Der Hekla . . . . — 210

Oomiak oder Weiber-Boot . . . . — 262

Schnee-Dorf. . . . . — 275

Eskimo-Gruppe . . . . — 290

Eskimo, der einem Seehund auflauert . . . . . Seite 294

Karte der vom Capitain Roß beabsichtigten Reise-Route . . . . — 307

Werkzeuge, deren man sich beim Wallfischfang bedient . . . . — 362

Inhalt.

Erstes Kapitel.

Seite

Das Klima der Polargegenden. — Allgemeine Uebersicht des Gegenstandes. — Licht, welches durch Reisen und Entdeckungen darauf geworfen wird. — Vertheilung der Wärme über die Oberfläche des Erdballs. — Luftströmungen. — Frost des nördlichen Polarmeeres. — Phänomene der verschiedenen Jahreszeiten in den Polargegenden. — Bildung der Eisberge. — Wechsel des Anblicks in den Polarmeeren. — Vermuthungen über die Veränderungen des Klimas in Europa. — Stand des Eises in den Polarmeeren. — Lage der alten Colonien in Grönland . . . . 1—48

Zweites Kapitel.

Das Thier- und Pflanzenleben in den Polargegenden.

Merkwürdiger Reichthum des animalischen Lebens. — Mittel zum Unterhalt. — Die Cetaceen; Wallfisch, Narwal, Wallroß, Seehund. — Der Häring. — Landthiere. — Der Eisbär; seine Grimmigkeit; Anekdoten. — Das Rennthier. — Wolf, Fuchs, Hund. — Vögel. — Pflanzenleben. — Besondere Pflanzen. — Rother Schnee . . . . 49—86

Drittes Kapitel.

Reisen nach dem Norden im Alterthume und Mittelalter.

Seite

Reise des Pytheas. — Expeditionen von Norwegen aus. — Othere. — Colonisation Islands. — Zeni. — Quirini . . . . 87—96

Viertes Kapitel.

Reisen zur Aufsuchung einer nördlichen Durchfahrt.

Aufschwung der Seeunternehmungen in England. — Plan zu einer noröstlichen Durchfahrt nach Indien. — Expedition unter Sir Hugh Willoughby. — Ihr Schicksal. — Chancelor erreicht das weiße Meer. Reise nach Moskau. — Seereise Burroughs. — Reise von Pet und Jackmann. — Holländische Expeditionen. — Barentz's erste, zweite und dritte Reise; sein Tod. — Hudson. — Wood. — Litke . . . . 97—147

Fünftes Kapitel.

Frühere Reisen nach dem Nordpole.

Plan zu einer Fahrt nach Indien über den Pol. — Reisen nach der Cherie- oder Bären-Insel. — Hudson. — Pole. — Baffin. — Fotherby . . . 148—162

Sechsstes Kapitel.

Frühere Reisen zur Aufsuchung einer nordwestlichen Durchfahrt.

Die Portugiesen; die Cortercalen. — Die Spanier; Gomez. — Expeditionen unter Heinrich VIII.; ihre Resultate. — Frobischer's erste, zweite und dritte

Seite

Reise. — Davis's erste, zweite und dritte Reise. — Weymouth. — Knight. — Hudson; Menterei seiner Mannschaft; trauriges Ende der Expedition. — Reisen von Button; Gibbons; Bylot, Baffin; Jens Munk, dem Dänen; Fox und James, Knight und Barlow; Middleton u. s. w. . . . . 163 — 232

Siebentes Kapitel.

Neuere Reisen zur Aufsuchung einer nordwestlichen Durchfahrt.

Rege Bemühungen der brittischen Regierung. — Die Expedition unter Ross; er umsegelt die Baffinsbai; arktische Hochländer; Lancaster-Sund; Rückkehr. — Parry's erste Expedition; er dringt in das Polarmeer ein; die Regents-Bucht; die nordgeorgischen Inseln; Ueberwinterung auf der Melville-Insel; Zeitvertreib während des Winters: nordgeorgisches Theater; Zeitung; Verschwinden der Thierarten; Versuch, während des Sommers weiter nach Westen vorzudringen; Rückkehr nach England. — Parry's zweite Expedition in Begleitung des Capitän Lyon; die Hudsonsstraße; die Inseln der Wilden; Herzog von York's Bai; die zugefrorene Straße; Entdeckung verschiedener Buchten; Einfrieren der Schiffe auf die Dauer des Winters; Theater und Schule am Pole; glänzende Erscheinungen des Nordlichts; Verkehr mit Eskimos; Excursionen in die Umgegend; Befreiung aus dem Eise; Reise nach dem Norden zu; Entdeckung einer nach der „Fury" und dem „Hekla" genannten Straße; gehemmte Fahrt; die zweiten Winterquarquartiere bei Iglooliк; die Eskimos; Symptome des Skorbuts; Rückkehr nach England. — Parry's dritte

Seite
Expedition; er überwintert in Port Bowen; Schiffbruch der „Fury;" Heimkehr des „Hekla." — Plan der zweiten Reise des Capt. Roß und seine Abfahrt 233 — 310

Achtes Kapitel.

Neuere Reisen nach dem Nordpol.

Expedition unter Capt. Phipps (Lord Mulgrave), in seiner Fahrt durch Eis gehemmt. seine Rückkehr. — Scoresby; verschiedene, von ihm gemachte richtige Beobachtungen; Fahrt nach der Ostküste von Grönland; Entdeckungen; Rückkehr nach England. — Clavering's Reise und Entdeckungen. — Expedition unter Buchan. — Parry's vierte Reise, auf welcher er den Pol zu erreichen versucht; Fahrt längs der Küste von Spitzbergen; die Böte gelangen an das Eis; Reisemethode; man trifft auf verschiedene Hindernisse, und wird zum Umkehren genöthigt. — Erörterungen der Frage wegen der Möglichkeit, den Pol zu erreichen . . . . 311 — 347

Neuntes Kapitel.

Der Wallfischfang in den Nordpolgewässern.

Gegenstände des Wallfischfangs. — Der Wallfischfang in frühen Zeiten an den europäischen Küsten betrieben. — Erste, den Fischfang bezweckende Reisen nach dem Polarmeere. — Streitigkeiten zwischen den verschiedenen Nationen. — Abschluß eines Vergleichs. — Holländischer Fischfang. — Englischer Fischfang; dessen langsamer Erfolg. — Verschiedene Versuche, Niederlassungen für den Fischfang auf den arktischen Küsten zu bilden. — Verfahren beim Fischfang. — Ausrüstung. — Reise. — Angriff und Fang

Seite
des Wallfisches. — Ausschneiden des Speckes u. s. w. — Stellen, wo der Fischfang betrieben wird. — Gefahren daselbst; verschiedene Schiffbrüche und andere traurige Vorfälle. — Veränderung der Fischfangsstationen in neuerer Zeit; zunehmende Gefahren. — Der „Jane" von Peterhead. — Kapital, welches erforderlich ist; Gewinn; Häfen, von wo aus der Wallfischfang betrieben wird. — Unglücksfälle und Schiffbrüche im J. 1830; Abenteuer auf dem Eise; Flottmachen der übrig gebliebenen Schiffe. — Allgemeine Resultate. . . . . 348 — 404

Zehntes Kapitel.

Arktische Geologie.

Nordkap. — Cherie=Insel mit ihren sekundären Sandsteinen, Kohlen und Felsen vulkanischen Ursprungs. — Hoffnungs=Insel und die Tausend=Inseln. — Spitzbergen, seine Gebirge; seine Ur=, Uebergangs=, Sekundäre, Tertiäre und Alluvial=Felsen. — Waffen=Insel von neuerer Bildung; die Walden=Insel, aus Urfelsen bestehend; das Roff=Inselchen, das nördlichste bekannte Land, aus Granit=Gneiß, mit kostbaren Granaten, bestehend; Bemerkungen. — Jan Mayen's Insel, eine Vulkanische Insel; Beschreibung zweier Vulkane. — Alt=Grönland. — Die Ostküste von Grönland, sehr rauh und wild. — Die Werner=Berge 6000 Fuß hoch; Ur=, Uebergangs=, Sekundäre und Vulkanische Felsen; von den secundären Felsen sind die wichtigsten, da sie mit dem antidiluvianischen Clima von Grönland zusammenhängen, diejenigen der Kohlen=Formation, welche Scoresby entdeckte und Jamesons=Land bilden. — Die Westküste von Grönland, ebenfalls rauh und wild;

Seite
heiße Springquellen daselbst; die vorherrschenden Urfelsen enthalten seltene und schöne einfache Mineralien; Uebergangsfelsen werden selten angetroffen; beträchtliche Lagen von secundären und tertiären Felsen an einigen Stellen. — Die Barrows-Straße. — Die Melville-Insel bietet Interesse für den Geologen dar, da sie die alte Kohlen-Formation in sich begreift. — Port Bowen. — Inseln und Länder an der Hudsonsbai von Capitän Parry untersucht und zum Theil entdeckt. — Schlußbemerkungen . . . 405 — 426

Erstes Kapitel.

Das Klima der Polargegenden. — Allgemeine Uebersicht des Gegenstandes. — Licht, welches durch Reisen und Entdeckungen darauf geworfen wird. — Vertheilung der Wärme über die Oberfläche des Erdballs. — Luftströmungen. — Frost des nördlichen Polarmeeres. — Phänomene der verschiedenen Jahreszeiten in den Polargegenden. — Bildung der Eisberge. — Wechsel des Anblicks in den Polarmeeren. — Vermuthungen über die Veränderungen des Klimas in Europa. — Stand des Eises in den Polarmeeren. — Lage der alten Colonien in Grönland.

Das Klima und die Jahreszeiten im nördlichen Polarkreise zeigen einen auffallenden und sonderbaren Charakter, welcher auf eigenthümliche Weise den ganzen Anblick der Natur modificirt. Eine Auseinandersetzung dieser Phänomene scheint daher nothwendig, um den Leser in den Stand zu setzen, den kecken Reisenden durch diese Eisgegenden Schritt vor Schritt zu folgen und unsere Erzählung zu verstehen. Um eine vollständige Erläuterung dieses Gegenstandes zu geben, wird eine Auseinandersetzung nöthig sein, die Prinzipien zu erklären, nach denen die Wärme über die Erdoberfläche vertheilt ist.

Viele der Thatsachen, in Bezug auf das Polarklima, sind im Laufe der kühnen und eifrigen Versuche entdeckt worden, durch das Nordmeer einen Weg nach Indien zu finden. Unternehmungen dieser Art waren lange unterbrochen, bis sie im Jahre 1818 erneuert und von der

englischen Regierung mit besonderem Eifer unternommen wurden, als zwei oder drei Jahre zuvor die Capitaine der zum nordischen Wallfischfange ausgesendeten Fahrzeuge allgemein die Nachricht mitbrachten, daß sich das nördliche Polarmeer fast plötzlich ganz offen und zur Durchfahrt frei gezeigt hatte.

Einige Beobachter, die von mehr Forschungsgeist beseelt waren, vermutheten, daß die ungeheuere Eiswand, welche viele Menschenalter hindurch die Durchfahrt in jenen entfernten Regionen gehemmt, endlich durch irgend eine Revolution unseres Globus gesprengt und verschwunden sei. Der Plan, einen nordwestlichen Weg nach Asien zu finden, ein Plan, der so oft unternommen, und so lange aufgegeben war, wurde hierdurch neu belebt, und der noch kühnere Gedanke, bis zu dem Pole selbst vorzudringen, wurde zugleich in Vorschlag gebracht. Von dem vollkommenen Erfolge waren die Hoffnungen kälterer Denker weit entfernt, indessen schien der Menge das Gelingen möglicher, als zu irgend einer früheren Zeit, wo die kühnen Reisen unternommen wurden. Die Entdeckung einer nordwestlichen Durchfahrt konnte, wenn sie sich auch wirklich erreichen ließ, kaum von einem wirklichen Nutzen für den englischen Handel sein, da in den nördlichen Gegenden, wo allein dieselbe zu suchen war, solche stets von dem Eise abhängig blieb. Die Erreichung des nördlichsten Punktes auf der Erdoberfläche, der die Umdrehungsaxe begrenzt, mag in philosophischer Hinsicht interessant sein, kann aber nur als ein unnützer Gegenstand betrachtet werden, und nur zu unpraktischen Untersuchungen führen. Aber es kam dem Charakter einer großen seefahrenden Nation zu, Alles zu befördern, was zur Kenntniß der geographischen Lage und der weiteren Verbreitung der Naturkunde dienlich sein kann.

Die Bücher und Denkschriften, welche den letzten Bericht über den Zustand des nördlichen Polarmeeres enthielten, gaben entweder Nachrichten über die damals ver-

folgten Unternehmungen, oder wurden doch zu Rathe gezogen. Herr Daines Barrington, ein Mann von Gelehrsamkeit und einigem Scharfsinn, erfaßte mit Eifer die Meinung der Möglichkeit, sich dem Pole zu nähern. In aufeinanderfolgenden Mittheilungen an die Royal Society in London, stellte er nicht nur alle die Nachrichten zusammen, welche ältere Reisende gaben, sondern auch die zahlreichen Meinungen über diesen Gegenstand, die unter den Grönlandfischern zirkulirten. So bewies er, daß in gewissen günstigen Jahreszeiten das nördliche Polarmeer mehrere Wochen hindurch so offen ist, daß unerschrockene Seefahrer leicht bis zu einem bedeutenden Breitengrade vordringen könnten. In Folge seiner Hoffnung erweckenden Ansichten sendete die Admiralität im Jahre 1773 den Capitain Phipps ab, jene Gegenden zu erforschen. Er erreichte aber seinen Zweck nicht, denn er kam nur bis zum 80½ O, als sein Schiff in der Nähe von Spitzbergen vom Eise umringt wurde, und er nur mit größter Schwierigkeit entkam, obgleich mehrere Wallfischfahrer in jenem Sommer weiter vorgedrungen waren. Barrington verzweifelte jedoch nicht; seine Ansichten verfolgend, drang er in Herrn Nairne und Dr. Higgins, Versuche über das Gefrieren des Seewassers zu machen. Die verschiedenen Erfahrungen wurden in einem besonderen Bändchen gesammelt, wozu der Obrist Beaufoy einen Anhang schrieb, welcher die Antworten enthielt, die auf seine Fragen russische Jäger (gewohnt, das ganze Jahr auf Spitzbergen zuzubringen) über die Möglichkeit gegeben hatten, während des Winters auf dieser Insel in Rennthierschlitten den Pol zu erreichen. Die Berichte dieser kühnen Männer waren vollkommen entmuthigend. Sie schilderten den Winter auf Spitzbergen nicht nur höchst streng, sondern auch als sehr ungestüm; der Schnee fiele häufig 3—5 Fuß hoch, und würde durch den Wind an den Küsten so hoch zusammengetrieben, daß jede Verbindung aufhören müsse. Die Gefahr, von Schneewolken überrascht und überwältigt

zu werden, sei so groß, daß sie nie lange Reisen über das Eis zu unternehmen wagten. Sie hielten es nicht für ausführbar, beladene Schlitten durch Rennthiere oder Hunde über so rauhe hügelige Flächen ziehen zu lassen.

Die Forschungen des Mstr. Scoresby konnten mehr als gewöhnlichen Anspruch auf Aufmerksamkeit machen, da sie die Schlüsse eines fleißigen und wissenschaftlichen Beobachters enthielten. Von Kindheit an machte er unter der Leitung seines Vaters, eines unternehmenden und glücklichen Führers, die Fahrten auf dem Eismeere mit, und verband so Erfahrung mit Geist und Urtheilskraft. Mehrere Jahre während der Zwischenzeit seiner Grönlandsfahrten, verfolgte er gewissenhaft Studien, welche seinen Geist bereicherten und seinem angeborenen Forschungseifer einen neuen Impuls gaben. Es ist im höchsten Grade zu bedauern, daß Eifersucht und kleinlicher Neid die Regierung abhielt, die Hauptleitung der Polarexpedition demjenigen anzuvertrauen, der sie nicht nur ursprünglich in Vorschlag brachte, sondern dessen Talente und Wissen auch, vereint mit seiner Thätigkeit, seiner Ausdauer und seinem Eifer, gewiß die beste Bürgschaft für einen endlichen, gewissen Erfolg gaben. Hans Egede, ein wohlwollender Enthusiast, bildete den Plan, die Einwohner Grönlands von ihren heidnischen Irrthümern zurückzubringen. Nach mehreren vergeblichen Versuchen verschaffte er sich endlich durch Subscription die Summe von 2000 Pf. Sterling, womit er ein Schiff kaufte, das ihn und seine Familie, sowie vierzig Colonisten nach dem Flusse Baal brachte, im 64. 0 nördlicher Breite, wo er am 24. Juli 1721 landete. Später wurde er zum Missionair ernannt, und empfing einen geringen Gehalt von der dänischen Regierung, welche von Zeit zu Zeit der Colonie einige Unterstützung zukommen ließ. Während Egede's Aufenthalt, der bis zum 17. Juli 1736 dauerte, lag er seinem Berufe mit großem Eifer ob. 1757, ein Jahr vor seinem Tode, gab er seine Beschreibung von Grönland in däni-

scher Sprache in Copenhagen heraus. Eine Uebersetzung dieses Werkes, bedeutend verbessert und mit Anmerkungen versehen, enthält werthvolle Nachrichten, entstellt jedoch durch einen großen Theil Leichtgläubigkeit.

Es ist bemerkenswerth, daß zwei Jahrhunderte der größten Thätigkeit unsere Kenntnisse nicht weiter vermehrt haben. Die Erzählungen der frühesten Seefahrer in jenen Gegenden bieten ein Interesse dar, welches noch nicht verdunkelt ward. Martens Reise von Hamburg nach Spitzbergen, kann noch immer als die lehrreichste genannt werden. Das beste und vollständigste Werk über die Nordfischerei ist aber eine Abhandlung in drei Octavbänden, welche Bernard de Reste aus der holländischen Sprache ins Französische übersetzte, und im Jahr 1801 zu Paris unter dem Titel herausgab: **Histoire des Pêches, des Découvertes, et des Etablissemens des Hollandais dans les Mers du Nord.**

Die Nordpolexpedition, welche im Jahr 1818 die Aufmerksamkeit des Publikums erweckte, hatte zwei Hauptzwecke: den Pol zu erreichen, und eine nordwestliche Durchfahrt nach China zu finden. Es war ohne Zweifel ein glänzendes Streben, aber zur richtigen Würdigung des Planes und zur Möglichkeit eines glücklichen Gelingens, war es nöthig, mit Vorsicht zu Werke zu gehen, und das Licht der Wissenschaft zum Leiter jedes Schrittes zu nehmen. Die angeführten Thatsachen hinsichtlich der gewaltigen Eisinseln oder Continente in dem Polarmeere gaben Gelegenheit zu eitelem Gerede, zu sonderbaren Conjuncturen und grundlosen Vermuthungen. Es wurden trügerische Hoffnungen auf die Verbesserungen gestützt, wie man sie kaum träumerischen Romantikern zutrauen könnte; wer physicalische Kenntnisse auch nur in geringem Grade besaß, hielt sich für befähigt, Forschungen über die Phänomene des Wassers anzustellen, für die er Interesse hegte; daraus entstand eine lockere und falsche Art von Philosophie, welche in den Augen der tiefern Forscher als verächtlich erscheint,

unter gewissen Klassen von Menschen aber nicht wenig Glauben findet. Meteorologie ist eine zusammengesetzte Wissenschaft und abhängig von vielen untergeordneten Grundsätzen, welche die Vereinigung der genauesten Theorie mit einer Menge kleiner und unbedeutend scheinender Forschungen erheischen, so daß diese Wissenschaft sich nur langsam der Vollkommenheit nähert.

In Betracht auf die Natur und Größe der Veränderungen, welche in den Eismeeren Statt gefunden, sind die Berichte ohne Zweifel sehr übertrieben worden. Sie zu ihrem eigentlichen Bestande zurück zu bringen, wäre es nöthig, die jährlichen Wirkungen des Klimas in jenen Gegenden zu beobachten, und sie mit ähnlichen Beobachtungen früherer erfahrener Seeleute zu vergleichen. Durch genaue Zusammenstellung früher gemachter Erfahrungen würde man vielleicht entdecken, daß im Laufe des letzten halben Jahrhunderts das Polarmeer häufig eben so offen zur Durchfahrt war, als es jetzt dargestellt wird.

Mit Genauigkeit die Frage der periodischen Zerstörung zu erläutern, wird es nöthig, die Grundgesetze anzugeben, nach denen die Vertheilung der Wärme über die Erdoberfläche bewirkt wird. Dies will ich zu thun streben, unabhängig von jeder Hypothese, und nur nach dem Ergebniß der Erfahrungen.

Wenn wir an irgend einer Stelle in den Erdboden graben, so finden wir durch Ansatz des Thermometers, daß, wie wir allmälig tiefer kommen, wir uns beständig einer begrenzten Temperatur nähern, welche eine gewisse Strecke weit unverändert bleibt. In verschiedenen Gegenden ist auch die Strecke dieser gleichmäßigen Temperatur verschieden, und hält sich meistens zwischen 30 und 50 Fuß. Wird die Grube gegen Anfang des Winters gemacht, so steigt die Temperatur in der Tiefe; geschieht es hingegen im Anfange des Sommers, so wird es immer kälter, je

tiefer wir kommen *). Die Masse der Erde läßt also die Kälte, welche sie von der Atmosphäre empfängt, nur langsam durchdringen. Die äußere Temperatur irgend eines Tages braucht vielleicht einen Monat, um nur einige Fuß tief einzudringen. Wenn man im Sommer in die Erde gräbt, erreicht man daher bald die Einwirkungen der vorhergehenden Jahreszeit; kommen wir aber tiefer in den Grund, so gelangen wir zu der Temperatur des Herbstes und Sommers zurück. Noch tiefer, werden alle Eindrücke der Atmosphäre verwischt.

Solche Bemerkungen werden noch leichter gemacht, wenn man Thermometer mit langen Stielen in verschiedenen Tiefen in die Erde läßt. Von einer fortgesetzten Reihe von Beobachtungen können wir schließen, daß die Temperatur des Bodens stets der Erfolg von den Eindrücken ist, welche eine Reihe von Jahren auf die Erdoberfläche machte. In großer Tiefe kann daher die Temperatur als ein fortwährender Bericht des Wetters auf der Erdoberfläche in entfernten Zeitaltern gelten. Vielleicht dringt der Einfluß der obern Temperatur im Laufe eines Jahrhunderts kaum funfzig Fuß tief in die Erde. Starke Quellen, welche das Innere der Erde durchfließen und die Eindrücke der unterirdischen Hitze schnell zur Oberfläche bringen, geben folglich den treuesten Bericht über das Klima. Wählt man sie richtig, so weichen sie zu allen Jahreszeiten nicht bedeutend von ihrer Temperatur ab, und ob sie ihren Ursprung in einer Tiefe von 100 oder 500 Fuß haben, ist ihre Wir-

*) In dem traurigen Klima der Hudsonsbai stößt man in den Sommermonaten, wenn man ein Grab gräbt, in der Tiefe von einigen Fuß auf gefrorne Erde. Eine Merkwürdigkeit der höheren Nordpolgegenden ist das Erscheinen des rothen Schnee's. Diese Täuschung wird durch eine Menge kleiner Pflanzen verursacht, welche Protoccus nivalis (eine Gattung Algae) heißen, tief unter den Schnee dringen und selbst bei dem strengsten Wetter wachsen.

kung auf das Thermometer doch ganz gleich *). Hiernach können wir schließen, daß das Wetter, wie wechselvoll es auch von Jahr zu Jahr, oder während eines Jahres, gewesen sein mag, doch im Ganzen während mehrerer Zeitalter keine bedeutende Veränderung erlitten hat.

Einige Philosophen haben versucht, die eben erwähnten Thatsachen durch die vorgebliche innere Hitze des Erdballs zu beweisen, hervorgebracht durch Centralfeuer. Zur Aufrechthaltung ihrer Lieblingshypothese behaupten sie, daß die Temperatur unweit des Bodens sehr tiefer Gruben stets wachse. Aber diese Beobachtung gilt nur in gewissen Lagen, wo die Wärme, welche aus brennenden Lampen ausströmt und der Athem der Arbeiter unter den Gallerien im engen Raume zusammengedrängt wird. Bei tiefen offenen Gruben ist die Sache gerade umgekehrt, denn der Grund ist immer kälter als die mittlere Temperatur. Dies kommt daher, weil die kalte Luft ihrer Dichtigkeit wegen tiefer hinabsteigt. Die oberen Eindrücke der Hitze und Kälte senken sich also nicht gleichförmig in die Tiefe hinab; die Wärme des Sommers vertheilt sich an der Mündung der Grube, während die Kälte des Winters bis zum Boden derselben hinabfällt. Eine ähnliche Modification der Temperatur findet man auch bei tiefen Seen, als Folge da-

---

*) Die berühmte Quelle von Vaucluse, 43° 55′ Breite gelegen, und 360 Fuß über der Oberfläche des mittelländischen Meeres, hat nach angestellten Beobachtungen ihre größte Wärme gegen die Mitte des Septembers, und die geringste gegen Anfang April. Die erstere ist 56° 3′ und die letztere 54° 1′ Fahrenheit, so daß der Durchschnitt 55° 2′ ist. Das Wasser sickert durch die Oeffnungen eines gewaltigen Kalksteinfelsens, und scheint die Eindrücke der Erdoberfläche in einem Zeitraum von drei Monaten zu empfangen. Das Wasser sprudelt mit solcher Kraft, daß es schon wenige Klafter von seiner Quelle entfernt, die durchsichtige Sorgue bildet, einen Fluß, welcher nicht viel geringer ist, als der Tay, oberhalb Perth.

von, daß die dichteren und kälteren Theile tiefer ins Wasser gehen. Die fortwährende Wärme des Bodens wird daher durch die steten äußeren Eindrücke hervorgebracht. Diese Eindrücke werden entweder unmittelbar von den Sonnenstrahlen empfangen, oder mittelbar durch den atmosphärischen Einfluß. Aber Luft ist besser geeignet, Wärme zu vertheilen als anzuhäufen. Die ganze Masse der Atmosphäre enthält, wie leicht bewiesen werden kann, nicht mehr Wärme als eine Schicht Wasser von 10 Fuß, oder eine Schicht Erde von 15 Fuß. Indem die Winde über die Erde hinstreichen, theilen sie entweder Wärme mit oder entziehen sie, aber die Sonne ist die große und ursprüngliche Quelle der Wärme, welche die Bewegung der Atmosphäre nur gleichmäßiger über den Erdboden zu verbreiten dient. Die der Luft mitgetheilte Wärme steht, stets im Verhältniß zu der Absorbirung der Sonnenstrahlen; die Resultate sind daher stets dieselben, mögen wir nun die einfache Theorie annehmen, daß die Wärme nur die feine Ausströmung des Lichts in dem Zustande der Verbindung mit dessen Substrat sei, oder die Meinung vorziehen, das Licht habe stets eine gewisse Beimischung vom unsichtbaren Wärmestoffe.

Zufolge der Kugelgestalt der Erde und der Schiefheit ihrer Achse ist die Vertheilung des Lichtes und der Wärme zu verschiedenen Zeiten sehr ungleich. Dieselbe Hitze, welcher die Temperatur von 135 Pfund Wasser zu einem Grad Fahrenheit erhebt, kann nur 1 Pfund Eis schmelzen. Die Masse des aufgelösten Eises ist daher der einfachste und sicherste Maßstab, die Menge der Wärme zu berechnen, die zu diesem Prozesse nöthig ist. Wenn wir Berechnung zu wirklichen Versuchen hinzufügen, so finden wir, daß das ganze ungeschwächte Licht der Sonne, am Aequator, in dem mittlern 45 Breitengrade, und am Pole, hinreichend sein würde, eine Eismasse von 38′ 7″—35′ 9″ und 13′ 4″ zu schmelzen. Von dieser ungeheuern Wirkung verschlingt ohne Zweifel der Abgrund des

Oceans den größten Theil; von dem übrigen wird vielleicht wieder ein großer Theil in die obere Atmosphäre aufsteigen. Würde aber das Licht, welches nach diesen Verminderungen endlich die Oberfläche der Erde erreicht, hier angehäuft, so würde es eine solche Ungleichheit der Temperatur hervorbringen, daß sie unerträglich wäre.

Die langsam leitende Eigenschaft des Bodens würde, wenn der äußere Einfluß sie nicht änderte, die Wärme da erhalten, wo sie empfangen ward, und so die ungleiche Wirkung der Sonnenstrahlen fortsetzen. Die Beweglichkeit der Atmosphäre versieht daher einen wichtigen Dienst in der Oeconomie der Natur, da sie ein großer Ordner des Systems ist, indem sie gemäßigte Wärme verbreitet und das Klima über den Erdboden gleichmäßiger vertheilt. Die Hitze häuft sich in den tropischen Gegenden an, wird aber durch die Atmosphäre in den höheren Breiten gemildert. Die Wirksamkeit der Winde jedoch ist abhängig von der Ursache ihres Entstehens, und kann daher gewisse Grenzen nicht überschreiten. Ein fortwährender Wechsel der Wärme zwischen den Polen und dem Aequator wird dem zufolge durch die Wirkung der entgegengesetzten Strömungen der Atmosphäre hervorgebracht. Diese Strömungen ändern häufig ihre Richtung, bringen aber doch oft dieselbe Wirkung hervor. Die wirklichen Phänomene des Klimas verlangen weiter nichts, als daß die verschiedenen Winde das Jahr hindurch, südlich oder nördlich, im Durchschnitt nur zwei Meilen (miles) in der Stunde zurücklegen, oder daß sie jährlich vom Aequator zu jedem Pole die Wirkung von drei Tagen übertragen. Diese Luftströmungen führen den Eindruck der Wärme und Kälte nicht gerades Wegs von einem äußersten Ende des Globus zum andern, aber durch ihr ununterbrochenes Spiel tragen sie im Verlaufe der Zeit dazu bei, sie allmälig über die Erde zu verbreiten.

Das System der entgegengesetzten Luftströmungen

führt zu dem Gesetze von den Abstufungen der Temperatur in verschiedenen Breiten, wie der berühmte Professor Meyer in Göttingen empirisch bewiesen hat. Der Wechsel der mittleren Temperatur in der Meerhöhe steht stets im Verhältniß zu dem Sinus der doppelten Breite. So ist für die Parallelen jeder 5 Grade die Berechnung sehr einfach. —

Breite.	Mittlere Temper.	Breite.	Mittlere Temper.
0 °	84 °	50 °	53 ° 5.
5 °	83 ° 8.	55 °	49 ° 2.
10 °	82 ° 4.	60 °	45 ° 0.
15 °	80 ° 7.	65 °	41 ° 3.
20 °	77 ° 9.	70 °	38 ° 1.
25 °	74 ° 9.	75 °	35 ° 5.
30 °	70 ° 9.	80 °	33 ° 6.
35 °	67 ° 0.	85 °	32 ° 4.
40 °	62 ° 4.	90 °	32 °
45 °	58 ° 0.	*)	

Die arithmetische Durchschnittszahl 58 0 steht mit dem mittleren Breitengrade 45 im Einklang; der wirkliche

*) Vielleicht muß die Abstufung der Wärmegrade in den höheren Regionen einige Modifikation erleiden, statt 32 °, als die mittlere Zahl am Pol anzunehmen, würden 28 o, oder der Schmelzpunkt des Seewassereises wohl richtiger sein. Die neuen Reisenden haben die Kälte als weit strenger, je weiter man nordwärts kommt, dargestellt. Es ist indessen offenbar, daß ihre Beobachtungen des Thermometers durch irgend eine unbekannte und materielle Abweichung unrichtig sind. Wäre die mittlere Temperatur in den Nordpolgegenden in der That unter dem Gefrierpunkte des Salzwassers, so würde die jährliche Bildung des Eises in jenen Meeren die Masse des aufgelösten übersteigen, und die Ausbreitung der Eisfelder daher, der Thatsache zuwider, stets wachsen.

Durchschnitt auf der Oberfläche ist 67 °, welche hier 35 ° 51½ ' gegenüber steht. Das System der Luftströmungen in der Atmosphäre trägt auch bedeutend dazu bei, die ungeheuere Ungleichheit in den höheren Breiten zu verhindern, indem es nämlich beständig Wärme vertheilt und weiter verbreitet. Aber die Bewegungen in einer so ungeheuern Masse von Fluidum müssen offenbar in langen Zwischenräumen auf ihre aufgehäuften Ursachen folgen. Daher schreibt sich wohrscheinlich der Ursprung jener heftigen Winde, welche auf die drückende Sommerhitze und auf die Kälte folgen, im September und im März wehen, und deshalb von den Seeleuten Aequinoctial-Stürme genannt werden. In den Polar-Meeren hat die Natur noch ein Mittel angewendet, die große Unregelmäßigkeit in den Wirkungen der Sonnenstrahlen auszugleichen. Diese sind mehrere Monate lang jenen Gegenden ganz entzogen, zum Ersatz für ihre lange Abwesenheit aber scheinen sie im Sommer ohne Unterbrechung. Zufolge einer bewundernswerthen Einrichtung bildet die Oberfläche des Oceans selbst durch das abwechselnde Frieren und Thauen eine gewaltige Schicht, auf welche die Eindrücke der Hitze und Kälte nacheinander und abwechselnd einwirken. Gewöhnlich sinkt das obere Wasser, wie es sich abkühlt und zusammenzieht durch die größere Schwere in den Abgrund hinab; wenn es aber wärmer wird und sich ausdehnt und folglich wieder nach oben geht, theilt es die überflüssige Wärme der untern Masse mit großer Langsamkeit mit. Das Meer im nördlichen Polarkreise ist immer dem Gefrierpunkte nahe, wo dann das Wasser, selbst bei bedeutendem Wechsel der Temperatur, in seiner Ausdehnung kaum eine Veränderung erleidet; die obere Wasserschicht ist daher beständig stehend und den verschiedenen Eindrücken der Winde ausgesetzt. Die durchdringende Kälte des Winters übt daher ihre Wuth aus, indem sie das Salzwasser in der Tiefe gefriern läßt, welche im Verhältniß zu seiner Dichtigkeit und seinem Zusammenhange

steht *) Die fortdauernde Wärme des Sommers wird durch das Schmelzen dieser Eisfelder verzehrt; jeder Zoll Dicke derselben fordert zur Auflösung eine Wärme-Absorption, welche hinreichend wäre, Wasser von $10\frac{1}{2}$ Fuß Tiefe bis zu einem ganzen Grade zu erwärmen. Die Sommermonate sind daher fast vorüber, ehe die Sonne die Eisfelder zu schmelzen und mit der vollen Wirkung ihrer schrägen Strahlen einzuwirken vermag. Es kann bewiesen werden, daß unter dem Pole die Wirkung des Sonnenlichts bei der Sonnenwende um ein Viertel größer ist, als am Aequator, und hinreicht, in Zeit eines Tages ein Stück Eis von $1\frac{1}{7}$ Zoll zu schmelzen.

Wenn Horizontalwinde dazu dienen, die ungleiche Wirkung der Sonnenstrahlen auf die Oberfläche der Erde auszubreiten, so halten die auf- und absteigenden Luftströmungen in der Atmosphäre das Gleichgewicht zwischen Tag und Nacht noch mehr aufrecht. Nachdem der Boden durch die unmittelbare Einwirkung der Sonnenstrahlen erwärmt worden ist, theilt er die Wärme den untersten Theilen der angränzenden Luft mit; diese wird dadurch verdünnt, beginnt emporzusteigen, und bewirkt das Herabsinken einer gleichen Menge des Fluidums. Diese Verticalströmungen setzen ihre Bewegungen, sind sie einmal im Gange, auch dann noch fort, wenn die ursprüngliche Ursache längst schon aufgehört hat, auf sie zu wirken; so wird während der Nacht die Anhäufung kalter Luft auf der Oberfläche der Erde verhindert. Diese Wirkung wird ferner noch

---

*) Bei der Insel Melville, 74° 45′ nördlicher Breite, bemerkte Capitän Parry, wie in einem Zeitraum von 24 Stunden um das Schiff Eis von 3 — 5 Zoll Dicke gebildet wurde; ein ander Mal wurde es in derselben Zeit $7\frac{1}{2}$ Zoll dick, als das Thermometer 12° Fahrenheit unter 0 stand. Solche Macht des Gefrierens würde die volle abkühlende Wirkung einer Luftschicht von wenigstens einer englischen Meile (mile) Höhe und gleicher Temperatur erfordern.

durch die kältenden Eindrücke vermehrt; welche zu allen Zeiten von dem klaren Himmel herniederströmen. *)

Durch die Wirkungen dieses zusammengesetzten Systems werden daher in den gemäßigten und kalten Zonen die täglichen Umwälzungen der Temperatur vermindert. Eine andere Folge, welche aus solchem schnellen und fortwährenden Wechsel der höheren und niederen Luftschichten entsteht, ist, daß die gleiche und unbedingte Quantität Wärme in jeder Höhe der Atmosphäre enthalten sein muß.

Diese gleiche Vertheilung der Wärme in der Höhe wird jedoch durch einen andern Grundsatz motivirt, welcher die regelmäßige Abnahme der Temperatur aufwärts bewirkt. In der That findet man, daß die Luft bei größerer Verdichtung eine größere Fähigkeit hat, Wärme einzusaugen, jeder Theil des Fluidums, der in höhere Regionen getragen wird, wo er sich folglich ausdehnt, wird daher verhältnißmäßig an Temperatur abnehmen. Diese Abnahme beim Aufsteigen der Atmosphäre ist ungefähr gleichmäßig für jede hundert Klafter. Daher bildet die Grenze ewigen Frostes eine Bogenlinie, welche von dem Aequator sich allmählig herabsenkt, mit 45° abfällt, und die Oberfläche des Poles streift. Die mittlere Höhe des ewigen Frostes unter dem Aequator und unter dem 30° und 60° ist 15207, 11484 und 3818 Fuß.

Es ist wichtig zu bemerken, daß die Wärme größerer Wassermassen selten mit der mittlern Temperatur derselben Breite übereinstimmt. Die wechselnden Eindrücke, welche die Oberfläche von der Atmosphäre empfängt, theilen sich nicht, wie beim Lande, der Masse langsam mit, so daß sie in geringer Tiefe sich mischt und gleichstellt. Die Wärme wird durch Flüssigkeiten hauptsächlich vermöge der innern spielenden Bewegung geleitet, welche aus der

*) Man sehe Supplement to the Encyclopaedia Britanica vol. III. part. I. p. 177; oder Transactions of the Royal Society of Edinburgh. Vol. VIII. part. II. p. 465.

Ausdehnung und Zusammenziehung ihrer einzelen Theile entspringt. In den gemäßigteren Gegenden des Globus bleiben die oberen Wasserschichten der Seen und Meere, wie sie wärmer werden und deshalb specifisch leichter, durch ihre Beweglichkeit oben, wenn sie sich aber abkühlen und zusammenziehen, sinken sie durch ihre größere Dichtheit hinunter. Daher kömmt es, daß das tiefere Wasser bei Seen und Meeren bedeutend kälter ist, als das obere. Die Abstufung der Kälte wird bis zu einer Tiefe von zwanzig Faden genau bemerkt, darunter aber bleibt die verminderte Temperatur fast gleich, so tief man kommen kann. In niedrigen Meeren aber ist die kalte Wasserschicht der Oberfläche näher. Die wachsende Kälte des Wassers, aus der Tiefe von nur wenigen Faden heraufgebracht, kann daher dem Seefahrer, welcher den weiten Ocean durchfährt, verkünden, daß er sich dem Lande oder Sandbänken nähert.

Diese Grundsätze aber lassen sich nicht auf die besonderen Umstände im Polarmeer anwenden. Wasser weicht in der Ausdehnung durch Hitze bedeutend von Oel, Mercur oder Alcohol ab. Weit entfernt, sich gleichmäßig auszudehnen, eine Eigenschaft, welche die Benutzung dieser letztern Substanzen zum Thermometer eignet, steigt es vom Gefrierpunkte, oder wenigen Graden über demselben, schnell bis zum Siedepunkte. Nahe der größesten Zusammenziehung macht die Veränderung der Wärme auf das Volumen des Wassers kaum einigen Eindruck. Wenn die Oberfläche des Oceans eine Temperatur zwischen 28 und 44° Fahrenheit hat, bleibt das Wasser in seiner Ausdehnung fast gleichmäßig stehen, und ist deshalb dem vollen Eindrucke der äußern Kälte ausgesetzt. Daher sind die Polarmeere stets geneigt, unter dem Einflusse eines frostigen Windes zu gefriern. Die jährlichen Veränderungen der Temperatur wirken in jenen Gegenden nur auf die obern Wasserschichten, nicht aber auf die Tiefe. Der Erscheinung unter milderem Himmel ent-

gegengesetzt, ist das Wasser, welches man im Polarkreise aus einer bedeutenden Tiefe heraufholt, oft wärmer, als das, welches auf der Oberfläche liegt. Das umhertreibende Eis fängt demnach in der Regel an der unteren Seite an zu schmelzen, durch die langsame Mittheilung der allmälig aufwärts steigenden Wärme. Diese Beobachtungen werden durch die Erforschungen der Astronomie bestätigt. Jeder Wechsel der Temperatur unseres Globus bewirkt eine entsprechende Veränderung des Volumens und folglich auch in dem Moment der sich umwälzenden Masse. Wenn also von dem Wachsen der Wärme die Erde nur den millionsten Theil einer Linie an Ausdehnung gewonnen hätte, so würde verhältnißmäßig der fünf Mal größere Moment erforderlich sein, dieselbe Umwälzung aufrecht zu erhalten.

Nach dieser Annahme würde also die tägliche Umwälzung um 3 Secunden wöchentlich zurückgehalten worden sein. Die Länge des Tages hat aber gewiß seit der Zeit des Hipparchus nicht um eine Secunde sich verändert; denn wir können nicht annehmen, daß die früheren Beobachtungen auch nur um eine Stunde von der Wahrheit abweichen. Daraus können wir schließen, daß im Verlaufe von 3000 Jahren die Masse unsers Globus nicht den zehnmillionsten Theil an Ausdehnung gewonnen hat, welche der geringste Bruch eines Wärmegrades bewirkt haben würde.

Die Anhäufung des Eises auf der Oberfläche des Oceans würde gleichfalls eine Verlängerung des Tages bewirkt haben. Diese Wirkung würde ohne Zweifel im Polarkreise vermindert, und zwar wegen der Nähe der Eisansetzung zur Achse, aber der Einfluß würde doch einen merklichen Unterschied hervorbringen.

Nachdem die fortwährende Thätigkeit der Sonne endilch die große Masse des Eises geschmolzen hat, tritt eine kurze und zweifelhafte Zwischenzeit der Wärme ein. Nach wenigen Wochen, während welcher nur einige schwache und streifende Sonnenstrahlen die Erde berühren, beginnt der Frost seine Herrschaft schon wieder. Früh im August

schon fängt es wieder an zu schneien, und der ganze Boden ist noch vor dem October zwei bis drei Fuß mit Schnee bedeckt. An den Küsten und Buchten verwandelt sich das frische Wasser, welches aus Quellen sprudelt, oder aus dem aufgethaueten Schnee sich bildet, schnell wieder in festes Eis. Wie die Kälte zunimmt, strömt die Luft ihre Feuchtigkeit in Gestalt eines Nebels aus, der in Eisfäden gefriert, welche sich in der Atmosphäre vertheilen, und die Haut zu durchstechen scheinen. Der Reif setzt sich in phantastischen Gestalten an jeden vorspringenden Gegenstand an. Die ganze Oberfläche des Meeres raucht wie ein Kalkofen, eine Erscheinung, welche Frostrauch genannt wird, und auch anderwärts sich zeigt, wenn das Wasser noch relativ wärmer ist, als die angrenzende Luft. Endlich verkündet die Auflösung des Nebels und die folgende Klarheit der Atmosphäre, daß die obere Schicht des Meeres sich bis auf den Grad der Luft abgekühlt hat; eine Eislage breitet sich schnell über die Oberfläche aus, und erreicht oft die Dicke eines Zolles in einer einzigen Nacht. Die Dunkelheit eines langen Winters senkt sich undurchdringlich auf den gefrornen Erdboden herab, bis der Mond zu Zeiten mit seinen schwachen Strahlen die Wolken durchdringt, doch nur um die Schrecken und die Oede der Natur deutlicher zu zeigen. Die elenden Bewohner sind, mit Bärenhäuten belastet, in ihre Hütten gebannt, und suchen ängstlich jede Ritze derselben gegen die äußere durchdringende Kälte zu verwahren; um das Feuer oder die Lampe zusammengedrängt, suchen sie die lange Nacht hinzubringen. Ihr geringer Vorrath an Lebensmitteln wird zwar in demselben Gemache aufbewahrt, und ist doch oft so hart gefroren, daß er mit dem Beile zerhauen werden muß. Die ganzen innern Wände ihrer Hütte werden mit einer dicken Eiskruste überzogen, und wenn sie einen Augenblick das Fenster öffnen, wird sogleich die ganze innere Luft in einen Schneeschauer verwandelt. Wenn der Frost tiefer dringt, hört man die

Felsen in einiger Entfernung mit dem größten Gekrache springen. Der Schlaf des Todes scheint Alles in gänzlichen Untergang zu versenken. *)

Endlich erscheint die Sonne wieder am Horizonte, aber ihre matten Strahlen zeigen mehr die weite Wüste, als daß sie den Anblick aufheitern. Allmälig jedoch werden die weiteren Fortschritte des Frostes gehemmt. Im Monat Mai verlassen die verhungerten Bewohner ihre Hütten, um an der Küste des Meeres zu fischen. Wenn die Sonne höher steigt, wächst ihre Macht bedeutend. Der Schnee schmilzt allmälig, das Eis löst sich auf, und von den Felsen stürzen mit Donnergekrach große Eisstücke auf die Küste. Der Ocean ist jetzt offen, und der Eisdamm bricht mit fürchterlichem Lärmen. Die ungeheueren Eisfelder, so in Bewegung gesetzt, werden durch die Gewalt der Winde und Strömungen aufgelöst und zertheilt. Zuweilen in entgegengesetzter Richtung fortgetrieben, nähern sie sich einander mit einem gewaltigen Schlage, als sollten Welten zertrümmert werden; — gewaltig genug, im Nu die stolzesten Monumente von Menschenhänden zu Atomen zu zertrümmern. Es ist unmöglich, eine fürchterlichere Lage zu schildern, als die der Mannschaft eines Wallfisch-

---

*) Der Klang von Stimmen, welche während der Kälte in weit größerer Entfernung gehört werden konnten, als gewöhnlich, dienten dann und wann dazu, die uns umgebende Stille zu unterbrechen; ein Schweigen, welches weit entfernt ist von dem Charakter der Ruhe, der eine cultivirte Gegend bezeichnet: Es war die todesgleiche Stille der traurigsten Oede und die gänzliche Abwesenheit alles thierischen Lebens. Parry.

Während des Winters auf der Insel Melville hörte man Menschen in der Entfernung einer Meile (mile) sprechen. Dies kam ohne Zweifel zum Theil von der Dichtigkeit der kalten Atmosphäre her, besonders aber von der Abwesenheit jedes Hindernisses auf dem Schauplatze allgemeiner Ruhe und Finsterniß.

jägers, welche ihre zerbrechliche Barke so zwischen zwei Eisbergen von unvermeidlichem und unmittelbarem Verderben bedroht sieht.

Vor Ende Juni sind gewöhnlich die Eisschollen in dem Polarmeere getheilt, zerschmettert oder aufgelöst. Aber die Atmosphäre ist dann fast immerwährend feucht und nebeligt. Um diese Jahreszeit bedeckt meistens ein dichter Nebel die Oberfläche des Meeres, von milderer Temperatur als der Frostrauch, doch durch dieselbe Ursache, nur umgekehrt, hervorgebracht. Die niedere Luftschicht, wie sie allmälig das kältere Wasser berührt, wird abgekühlt und dadurch geneigt, ihre Feuchtigkeit niederzuschlagen. Solche dichte Nebel, mit seltenen Unterbrechungen klaren Wetters, sind in den nördlichen Meeren während des größten Theils des Sommers gewöhnlich, so daß die Schiffahrt in denselben sehr gefährlich ist. Im Laufe des Monats Juli wird die obere Wasserschicht mit der Temperatur der Luft gleich, und die Sonne scheint mit hellem blendenden Glanze. Einge Tage vor Sommers Ende häuft sich in den Buchten und geschützten Orten eine so ungeheure Hitze an, daß Theer und Pech zuweilen schmelzen und an den Schiffen herablaufen.

Ungeachtet der Kürze des Sommers in den höheren Graden, wird doch am Lande die Luft oft äußerst drückend. Die ungeheuere Hitze, mit Feuchtigkeit gepaart, bringt ganze Wolken von Muskito's hervor, deren Stichen sich die Lappländer dadurch entziehen, daß sie sich in die Hütten flüchten, und sich in dichten Rauch einhüllen. Feuchtigkeit bezeichnet den Charakter der Polargegenden, welche während des größten Theiles des Jahres mit dichtem Nebel bedeckt sind; der Himmel zeigt sich selten klar, ausgenommen einige Wochen im Winter, wenn die Kälte auf der Oberfläche sehr empfindlich wird. Doch die Strenge dieser Jahreszeit fühlt man nicht so sehr, als das Thermometer vermuthen ließe. Bei der niedrigsten Temperatur ist die Luft gewöhnlich ruhig, und entzieht dem Körper

weniger Wärme, als die Aussetzung gegen einen heftigen aber ungleich weniger kalten Wind. Die Vorsicht der Eingebornen dient dazu, die Kälte zu mindern, die sie ertragen müssen. Bei Annäherung des Winters haut der Eskimo das harte Eis in Quadern, mit denen er regelmäßige, geräumige Hallen baut, an die sich kleinere anschließen, welche zu den verschiedenen Zwecken der häuslichen Oeconomie bestimmt sind. Das Innere glättet er sorgfältig, und giebt ihm noch durch öfteres Begießen mit Wasser ein glänzendes Ansehn. Die Eiswälle werden bald eine dicht zusammenhängende Masse, welche als Wärmeleiter den Zutritt der Kälte hindert, während sie doch hinlänglichem Lichte den Zutritt gewährt. Auch muß bemerkt werden, daß die äußere Finsterniß nur während eines Theils des Jahres anhält. Es herrscht Zwielicht, sobald die Sonne nur weniger als 18° unter dem Horizonte steht, die gänzliche Verfinsterung findet in den nördlichen Breiten von 84½ bis 48½° Statt; in der erstern um Mittag, mit der Wintersonnenwende, in der letzteren um Mitternacht, mit der Sommersonnenwende. Zwischen diesen beiden Extremen erhellt sich die Atmosphäre in den entgegengesetzten Jahreszeiten mehr oder weniger von der Mitte des Tages oder der Nacht an. Dem zufolge fanden der Capitain Parry und dessen Gefährten, als sie auf der Insel Melville 74° 40′ nördlicher Breite waren, daß sie bei klarem Wetter gegen Mittag, selbst in der Mitte des Winters, die kleinste Druckschrift leicht auf dem Deck lesen konnten. Dies stimmt zum Vergleich mit 58° 20′, welches beinahe die Orkney-Inseln erreicht, deren klare Sommernächte wohl bekannt sind. Die Annäherung des Zwielichtes wird überdies noch in den Eisregionen durch die größere Strahlenbrechung in der dichten Atmosphäre beschleunigt. Die horizontale Strahlenbrechung erweitert gewöhnlich den untern Rand der Sonne oder des Mondes über den zwölften Theil ihrer Diameter, und verleiht ihnen oft einen wogenden phantastischen Umkreis.

Daher wird das Wiedererscheinen dieser Gestirne in dem Polarkreise beschleunigt, obgleich diese Beschleunigung in früheren Beschreibungen weit übertrieben worden ist.

Das Eis, welches die Schiffahrt in den Polarmeeren hindert, ist von zwiefacher, ganz verschiedener Art; die eine wird durch das Gefrieren des süßen, die andere durch das des Salzwassers hervorgebracht. In diesen unwirthbaren Gegenden wird der Schnee, der jährlich auf die Inseln oder auf den Continent herabfällt, durch das Wachsen der Sonnenhitze geschmolzen, und sammelt sich in zahlreichen Bächen und klaren Strömen, die den niedrig gelegenen Küstengegenden und den von steilen Felsen gebildeten Buchten zufließen. Hier gefriert das klare kalte Wasser bald, und jedes neue Jahr fügt eine neue Eiskruste hinzu, bis vielleicht nach Verlaúf mehrerer Jahrhunderte die Eismasse bis zu Bergen heranwächst, der Höhe der umliegenden Klippen gleichkommend. Das Schmelzen des Schnees, der dann auf diese ungeheuere Eisblöcke niederfällt, dient gleichfalls zu deren Vergrößerung, und indem er die zufälligen Höhlungen und Spalten ausfüllt, macht er die ganze Masse dicht und glatt. Indessen hat das Princip der Zerstörung bereits seine Wirkungen begonnen. Die unaufhörliche Bewegung und Erschütterung des Meeres untergräbt allmälig den Fuß des Eisberges, bis er zuletzt, nachdem er die Höhe von 1000 oder vielleicht 2000 Fuß erreicht hat, durch diese ununterbrochene Wirkung und seine eigene Schwere mit einem entsetzlichen Gekrache in die Tiefe gestürzt wird. Dieser mächtige Berg schwimmt nun wie eine Insel auf dem Ocean, bis er sich, durch Winde und Strömungen südwärts getrieben, allmälig auflöst, und in dem großen atlantischen Ocean verliert.

Dies, glaube ich, ist der wahre Ursprung der Eisberge, welche in ihrer Bildung den Glätschern gleichen, die man in den Alpen und Pyrenäen findet.

Sie bestehen aus einem klaren, dichten, festen Eise, welches die bläulich-grüne Farbe hat, welche Eis oder Wasser, wenn es rein und von bedeutender Tiefe ist, immer annimmt. Die Mannschaften der nordischen Wallfischjäger sind gewohnt, aus den Höhlungen dieser Eisberge mittelst dichter Leinwandeimer das schönste klare Wasser heraufzuholen. Aus den Eisstücken eben dieser Art, wenn sie auf dem Ocean umherschwimmen, bereiten die abenteuernden Seefahrer jener Gegenden ein erquickendes Getränk. *)

*) Das Wasser, welches von diesen Polar-Eisbergen abschmilzt, gefriert bei Annäherung des Winters wieder, und bildet längs der Küste eine dicke, auf den Strand gebettete Lage von festem blauen Eise und 6 — 10 Fuß Stärke unter der Oberfläche des Meeres.

Es war lange ein Gegenstand des Streites unter den Gelehrten, ob das Wasser des Oceans gefrierbar sei; manche leichtfertige abgeschmackte Gründe wurden hervorgebracht, die Unmöglichkeit der Sache zu beweisen. Doch die Frage ist jetzt vollkommen entschieden, und die Gefrierbarkeit des Seewassers durch Erfahrung und Beobachtung bewiesen. Das Ergebniß jedoch ist eine unvollkommene Art von Eis, welches leicht von dem Produkt regelmäßiger Crystallisation unterschieden werden kann; es ist porös, unzusammenhängend und nicht sehr durchsichtig. Es besteht aus spitzen Crystallen oder dünnen Scheiben, welche in ihren Zwischenräumen die stärkere Salzlauge bewahren; seine körnig-schwammige Zusammensetzung hat in der That das Ansehen von gefrornem Syrup, oder was die Zuckerbäcker Wassereis nennen. Dies salzige Eis kann daher, wenn es schmilzt, kein reines Wasser geben, allein wenn die darin enthaltene starke Salzlauge allmälig verdünstet, kann die lose Masse, welche übrig bleibt, in eine leicht salzige Flüssigkeit verwandelt werden, welche in einigen Fällen trinkbar ist. *)

Um Seewasser mit den gewöhnlichen Salztheilen, d. h. mit dem 30. Theil seiner Schwere zum Gefrieren zu bringen, ist keine außerordentliche Kälte erforderlich; dieser Proceß findet schon bei 27 ° Fahrenheit oder bei 5 ° unter dem Gefrierpunkte frischen Wassers Statt.

Im Polarkreise, wo die Oberfläche des Oceans nie viel wärmer ist, erkaltet daher das Wasser gegen Ende des

---

*) Capitain Parry bemerkte, daß das dem schmelzenden Eise nahe Wasser kaum den geringsten salzigen Geschmack hatte. Bei andern Beobachtungen gegen Ende des Juli fand er, daß das Wasser an der Oberfläche nur den 550. Theil seines Gerichtes an Salz enthielt; zehn Faden tief aber war das Verhältniß schon bis zum 39. Theil gestiegen, und in einer Tiefe von 300 Faden bis zum 37. Theile. Das zerbröckelte Eis des Seewassers enthielt den 115. Theil an Salz.

Sommers bald bis zum Gefrierpunkte. Gegen Ende Juli oder Anfang August wird eine Eisrinde oft von 1 Zoll Dicke in einer einzigen Nacht gebildet. Der Frost breitet sich jetzt aus, und dehnt sich mit wachsender Gewalt nach allen Richtungen hin, bis er die ganze Oberfläche jener Meere mit einer mehrere Fuß starken Decke überzogen hat. Aber bei der Rückkehr des Frühlings schmelzen die Strahlen der Sonne allmälig die Eisdecke, so daß selbige leicht gesprengt oder aufgelöst werden kann. Der erste heftige Wind, welcher ein Anschwellen des Oceans bewirkt, sprengt den weiten Continent in einzelne große Felder, welche sich dann durch ihre gegenseitige Reibung zertrümmern. Dies findet gewöhnlich zu Anfang des Monats Juli Statt, und wenige Wochen sind meistens hinreichend, das schwimmende Eis zu zerstören und aufzulösen. Endlich ist das Meer für eine kurze und ungewisse Zeit offen für die Unternehmungen der abenteuernden Seefahrer.

Eisberge sind hiernach das allmälige Ergebniß der Jahre, während, Felder und Schollen von Salzeis jährlich gebildet und aufgelöst werden, Das Eis, welches aus geschmolzenem Schnee entsteht, ist hart, durchsichtig, und wächst oft bis zu ungeheurer Höhe und Ausdehnung an. Dem gefrornen Salzwasser aber mangelt es an Festigkeit, Klarheit und Dichte, und nie wächst es zu bedeutender Dicke an. Selten überdauert es einzelne Theile des Jahres, obgleich zuweilen die einzelnen Ueberbleibsel von zeitigen Frost überrascht, und so bis zum nächsten Sommer erhalten werden.

Die Wallfischfänger zählen verschiedene Arten von Salzwassereis. Eine weite Strecke nennen sie ein field (Feld), und eine von geringerer Ausdehnung floe (Stück). Wird nun ein Feld durch eine hohe See gesprengt, so zerbricht es in zahlreiche Stücken, selten über 40 — 50 Yards im Durchmesser, welche zusammen genommen pack (Pack) heißen. Ist dies Pack von breiter Gestalt, so heißt es Patch

(Fleck, Lappen), und ist es lang, Stream (Streifen). Die Packs werden durch heftige Winde zusammengeworfen und aufgehäuft, doch bei ruhigem Wetter trennen sie sich wieder. Kann ein Schiff frei durch die schwimmenden Eisstücke fahren, so heißen sie Treibeis, und das Eis selbst heißt lose oder offen. Wenn durch die Reibung die größeren Blöcke in kleinere Stücke zerbrechen, so heißt diese Masse brash-ice (rohes Eis). Erbebt sich eine Eismasse über die gewöhnliche Wasserhöhe, so nennt man sie hummok (Eishügel), und diese werden dadurch hervorgebracht, daß ein Stück Eis sich auf das andere schiebt. Diese Hügel oder Vorsprünge unterbrechen die gleiche Oberfläche des Eises, und verleihen ihr ein mannichfaches seltsames Ansehen. Sie sind zahlreich an den größeren Packs und an den Kanten der Eisfelder, und erreichen öfters die Höhe von 30 Fuß. Die Benennung Slutge (fahrbares Eiswasser), geben die Matrosen den dünnen unzusammenhängenden Crystallen, welche der Frost bildet, wenn er zuerst die gefurchte Oberfläche des Oceans angreift. Wachsen sie an, dann haben sie fast wie Oel die Wirkung, die darunter liegenden Wellen zu dämpfen, aber sich zu einer zusammenhängenden Schicht zu vereinigen, verhindert sie die noch immer fortdauernde Bewegung; sie bilden kleine Scheiben, durch immerwährende Reibung abgerundet, und kaum 3 Zoll im Durchmesser, pancakes (Pfannkuchen) genannt. Zuweilen verrinigen sich diese zu runden Stücken von 1 Fuß Dicke und mehreren Yards im Umfange.

Die Felder und andere Anhäufungen schwimmenden Eises, werden oft in großer Entfernung durch jenen sonderbaren Widerschein am Horizonte, von den holländischen Matrosen ice-blink (Eisblick) genannt, entdeckt. Dies ist eine Luftschicht von glänzendem Weiß, offenbar durch den Widerschein des Lichtes und der Strahlenbrechung von der Oberfläche des Eises in der entgegengesetzten Atmosphäre hervorgebracht. Dieser helle Streifen, welcher bei

klarem Wetter am deutlichsten ist, verräth dem erfahrenen Schiffer auf 20 — 30 Seemeilen über die Gesichtsweite hinaus nicht nur die Ausdehnung und Gestalt, sondern sogar die Eigenschaft des Eises. Der blink von Eis-Packs ist von reinem Weiß, während der von Schneefeldern einen gelblichen Schein hat.

Die Berge von hartem, dichtem Eis sind das allmälige Erzeugniß von vielleicht einigen Jahrhunderten. Längs der westlichen Küste von Grönland bis in die Davisstraße bilden sie einen ungeheuern Wall, welcher dem Seefahrer ein außerordentliches Schauspiel bietet, und in einiger Entfernung ganzen Gruppen von Kirchen, Schlössern oder segelnden Flotten gleicht. Jährlich, besonders aber in den heißen Jahreszeiten, werden diese Berge abgerissen und in die Tiefe des Meeres gestürzt. In der Davisstraße erscheinen diese Eisberge am häufigsten, und in der Discobay, wo das Senkblei über 300 Faden angiebt, findet man Massen von so ungeheurer Größe, daß die holländischen Seefahrer sie mit großen Städten vergleichen und ihnen öfters den Namen Amsterdam und Haarlem geben. Sie werden durch die Strömungen, welche gewöhnlich von Nord-Osten kommen, dem atlantischen Meere zugetrieben, und nachdem sie das wärmere Wasser der geringeren Breite erreicht haben, lösen sie sich schnell auf und verschwinden, wahrscheinlich im Verlauf weniger Monate.

Die Blöcke von frischem Wassereis sehen schwimmend schwarz aus, aber bringt man sie an Deck, so haben sie eine schöne Smaragd- oder Berillfarbe. Obgleich ganz durchsichtig wie Crystall, enthalten sie doch zuweilen Streifen oder Blasen von Luft, die beim Gefriern eingeschlossen wurde. Dieses reine Eis ist nur den 15. Theil leichter als frisches Wasser, und es erhebt sich daher ungefähr den 10. Theil während des Schwimmens über das Meer. Ein Eisberg von 2000 Fuß Höhe erhebt sich daher noch 200 Fuß über das Wasser. Dies kann vielleicht als die

höchste Ausdehnung betrachtet werden. Doch mögen die Eisberge in einiger Entfernung vom Lande eine noch größere Höhe erlangen, sowohl durch den Schnee, der auf sie niederfällt, als durch die häufigen Nebel, welche auf sie niedergeschlagen werden und dann auf ihrer Oberfläche gefriern, gewöhnlich aber werden sie durch die Strömungen fortgetrieben, welche von Nord-ost nach dem atlantischen Meere gehen, wo sie sich gewöhnlich in dem wärmeren Wasser auflösen und verschwinden. Es kann durch Versuche bewiesen werden, daß die Eismasse, wenn das Wasser, in welchem sie schwimmt, nur eine Temperatur von 42° hat, in jeder Stunde 2 Zoll oder in einem Tage 2 Fuß im Umfang verliert. Nimmt man an, daß das Meer 52° hat, so würde die Abnahme der Dicke verdoppelt werden, und also täglich 4 Fuß betragen. Ein Eisberg von 600 Fuß Höhe würde nach dieser wahrscheinlichen Schätzung zu seiner gänzlichen Auflösung einen Zeitraum von 150 Tagen erfordern. Aber das Schmelzen des Eises wird dadurch bedeutend beschleunigt, weil dasselbe durch das Wasser, vermöge der Gewalt des Windes getrieben wird. Die Geschwindigkeit von nur einer Meile in einer Stunde würde den gewöhnlichen Erfolg verdreifachen. Daher kömmt es auch, daß man zwar oft bei Neufoundland noch bedeutende Eismassen findet, daß sie aber selten weiter vordringen oder den 48° überschreiten. In den Polargegenden bleiben die ungeheuern Eisblöcke vermittelst ihrer eigenen Schwere so fest auf dem Meere liegen, daß die Wallfischjäger ihre Schiffe daran befestigen. In solchen Fällen aber ist die Vorsicht nothwendig, die Cabeltaue zu verlängern und sich in einiger Entfernung von den Frostklippen zu legen; denn Eisstücke, welche die Seeleute calves (Kälber) nennen, lösen sich öfters von dem untern Theile der Masse ab, und fahren mit solcher Schnelligkeit empor, daß sie gewiß Lecke in das Schiff schlügen, würde dasselbe von ihnen getroffen.

Salzwassereis ist weißlich, porös und fast un-

durchsichtig. Es ist so schwer durch die Menge der in ihm eingeschlossenen Salzlauge, daß es schwimmend nur mit dem 50. Theile über das Wasser emporragt. Das poröse Salzeis ist von verschiedener Dicke, doch selten über 6 Fuß stark. Diese Salzeis aber, welches während des größern Theils vom Jahre die Polarmeere bedeckt, wird jährlich gebildet und zerstört; nur ein geringer Theil und zu gewissen Jahreszeiten entgeht der Auflösung. Gewöhnlich währt das Thauwetter drei Monate, und während dieser Zeit wirken die Strahlen der Sonne zwar nur in schräger Richtung, doch in ununterbrochener Kraft, entweder unmittelbar, oder durch die Vermittelung des Wassers oder der Luft; diese Wärme ist hinlänglich zur Auflösung alles Eises, welches zu Anfang des Herbstes, Winters und Frühlings gebildet worden ist. Es kann durch Untersuchung bewiesen werden, daß unter dem Poole selbst die Gewalt der Sonne bei der Sonnenwende in dem Zeitraume einer Woche eine Eisschicht von fünf Zoll zu schmelzen vermag. Hieraus kann man schließen, daß die jährliche Wirkung hinreichend ist, das Eis bis zur Tiefe von 40 Zoll aufzuthauen. Eben so kann beobachtet werden, daß vermöge der vorwaltenden Nebel in der Atmosphäre der nördlichen Breiten die sonderbaren kalten Ausströmungen, welche von einem azurblauen Himmel ausgehen und in dem gemäßigtern Clima die Wirkungen der Sonne oft um $\frac{1}{5}$ verringern, kaum Statt finden können. Daher darf man die jährlichen Auflösungen des Polareises vielleicht bis auf 4 Fuß Dicke schätzen.

Wie die Wärme während des Thaues eingesogen wird, so strömt sie während des Gefrierns aus. Die jährliche Bildung und Auflösung des Eises in dem Polarkreise ist daher eine bewunderswerthe Einrichtung der Natur, die außerordentliche Ungleichheit der Temperatur zu mildern. Wäre dort nur trockenes Land der Sonne entgegen gesetzt worden, so würde es durch ihre ununterbrochenen Strahlen im Sommer, und durch die Finsterniß

und durchdringende Kälte im Winter ausgedörrt worden sein. Keine von den animalischen oder vegetabilischen Gattungen hätte solche Extreme zu ertragen vermocht. Aber bei der jetzigen Anordnung wird die überflüssige Wärme des Sommers zum Schmelzen des Eises verwendet, und ihr Mangel im Winter theilweise durch den Einfluß ersetzt, den die Fortschritte des Gefrierns ausüben. So lange Eis thauet, oder Wasser gefriert, kann die Temperatur in der Atmosphäre gewisse Gränzen nie überschreiten. Dies ist die Harmonie des Systems, und die Erfahrungen und Beobachtungen verbieten an eine radicale Umänderung desselben zu glauben. Einige Jahre schmelzen vielleicht mehr Eis als andere, aber thörigt wäre es, eine allgemeine oder immerwährende Zerbrechung der Eiskruste anzunehmen, welche die Regionen des Nordens überzieht. Selbst wenn man dies Eis wegnähme, würde bald eine ähnliche Masse sich bilden, da diese immer die Wirkung und nicht die Ursache der kalten Atmosphäre ist, die es in der That zu mildern dient. Wir machten uns des trügerischesten Kreisschlusses schuldig, wollten wir behaupten, das Eis kühle zuerst die Luft ab, und diese vermehre dann die Eisfelder.

Wie groß aber auch die Kälte des Polareises sein mag, so kann es doch nicht auf fühlbare Weise das Clima geringerer Breitengrade ändern. Der ganze umlitgende Raum, wo der Frost seine Herrschaft äußert, ist sehr klein im Verhältniß zu der nördlichen Hemisphäre. Rechnet man von der Parallele von 60° an, so würde man noch nicht den achten Theil erhalten; da aber die Eisregion sich kaum unter 75° ausdehnt, kann man sie auch nur als den 32. Theil der Hemisphäre annehmen. Selbst bei der Voraussetzung also, daß die Polarkälte sich ganz der südlichen Atmosphäre mittheile und in sie übergehe, würde dies doch keine große Veränderung des Climas hervorbringen.

Selbst wenn wir mit Scoresby annähmen, daß während der Jahre 1816 und 1817 in den grönländi-

schen Meeren zwischen den 74 und 80° 2000 Quadratmeilen verschwanden, so würde dies doch kaum die Hälfte der Oberfläche von Irland betragen. Es kann berechnet werden, daß der Verlust an Wärme auf unserm Globus, welcher durch eine totale Sonnenfinsterniß bewirkt wird, wenn man diese nur der gänzlichen Dunkelheit einer Stunde gleichstellte, eben so viel austrägt, als durch das Aufthauen einer Eisscheibe von 500 Meilen im Diameter und 150 Fuß Dicke eingesogen werden würde. Diese Masse überwiegt wenigstens sechszig Mal die bei Grönland verschwundenen Eisfelder, wenn man die mittlere Dicke von 30 Fuß annimmt; und doch wird die Temperatur der Luft während der Dauer einer Sonnenfinsterniß nie über 1—2° heruntergedrückt.

Der Gedanke ist ganz chimärisch, daß Winde je den Einfluß des Poles bis auf unsere Küste ausdehnen könnten. Es kann durch genaue Forschung bewiesen werden, daß ein Luftstrom, wenn er über eine wärmere Fläche hinstreift, sie mag nun Land oder Wasser sein, in Zeit von einer Stunde mit derselben Temperatur eine Luftschicht von 80 Fuß durchdringen wird, obgleich die Gränze der unmittelbaren Berührung oder gegenseitigen Durchdringung den 500. Theil eines Zolles nicht überschreitet. Nehmen wir nur für die Luftschicht eine Meile als das größtmöglichste Maaß an, so würde sie im Laufe von 66 Stunden ihre Schärfe verlieren und die mittlere Wärme gewinnen. Giebt man nun zu, daß ein solcher Wind 20 Meilen in einer Stunde zurücklegt, so würde er demnach jede kältende Wirkung auf einer Wanderung von 1320 Meilen verloren haben. Die Winde von dem fernsten Norden müssen daher ihren Vorrath von Kälte in der Nordsee oder dem atlantischen Meere aufräumen. Auch könnten solche Eindrücke, würden sie selbst viele Menschenalter hindurch fortgesetzt, nicht die geringste Macht auf die obere Wasserschicht ausüben, denn in dem Augenblicke, wo ein Theil davon abgekühlt wird, sinkt er vermöge

seiner größeren Dichtigkeit in den Abgrund hinab. Die Oberfläche würde daher erst dann abgekühlt werden, wenn die Kälte in ihren Fortschritten die ganze Masse von oben bis unten durchdrungen hätte. Zufolge der Berechnungen Laplace's, gegründet auf einen Vergleich der Theorie über Ebbe und Fluth mit wirklicher Beobachtung, übersteigt die mittlere Tiefe des Oceans zehn englische Meilen. Nimmt man daher an, daß ein Wind von nördlicher Gegend, der zehn Grad kälter ist als das Wasser, alljährlich sechs Monate über den atlantischen Ocean hinstreife und 15 Meilen in einer Stunde zurücklege, so würde er doch 220 Jahre brauchen, die ungeheure Masse des Wassers nur um einen einzigen Grad abzukühlen.

Einige haben sich eingebildet, daß die Eis-Berge oder Eis-Inseln, welche zuweilen in den atlantischen Ocean getrieben werden, hinlänglich sein müßten, den Character unsers Clima's durch ihre Kälte zu modificiren. Einer der Ersten, welcher diese Meinung aufstellte, war der geistreiche Richard Bradley, Mitglied der Königlichen Gesellschaft und Professor der Botanik an der Universität Cambridge. In einer „Uebersicht der Haushaltung und Gartenpflege der Alten," gesammelt aus den griechischen und römischen Schriftstellern, 1725 zu London in Octav gedruckt, ist folgende merkwürdige Stelle enthalten:

„Um so eher erwähne ich des Falles, wo Winde kalt werden, indem sie sich mit der Ausströmung von Schnee und Eis vermischen, weil ich einige Bemerkungen über das stürmische Wetter gemacht habe, welches oft zu Ende Mai oder im Juni Statt findet, und nach allen meinen Beobachtungen durch westliche Winde verursacht wird; eben so habe ich mit Sicherheit ausfindig gemacht, daß zu solchen Zeiten große Inseln von Eis oder Schnee südlich in den westlichen Ocean getrieben werden, wie mir mehrere Schiffscapitaine sagten, die eben damals von unseren Pflanzungen nach England kamen. — Einige dieser Inseln sind so groß, daß sie 60 Meilen Länge haben, und

strömen so viel Nebel aus, daß eine ganze Tagreise von ihnen entfernt, das Wetter stets trübe war, so daß die Seefahrer die Hand vor Augen nicht sehen konnten, dabei war es so kalt, daß sie glaubten, sie hätten sich in ihren Berechnungen getäuscht, und wären einige Grad zu weit nördlich gekommen. Ein oder zwei Tage reichten jedoch hin, ihnen Aufklärung zu geben und Gelegenheit, das zu beobachten, worüber sie so sehr erstaunten. Zieht man nun die ungewöhnliche Hitze der Sonne, zur Zeit, wo diese Eisberge treiben, in Erwägung, so muß der von ihnen aufsteigende Nebel sehr beträchtlich sein, und es ist daher kein Wunder, daß, indem er sich ausdehnt, er die Luft mit hinlänglicher Heftigkeit preßt, um Stürme zu bewirken, die von bedeutender Kälte sind."

Aber nur geringe Ueberlegung reicht hin, uns zu überzeugen, daß ein so ferner Einfluß auf unser Klima nur unbedeutend sein kann. Nach reichlicher Schätzung kann die den Winden gebotene Oberfläche des Eises den 1000. Theil der Oberfläche des ganzen Oceans nicht überschreiten; die allgemeine Temperatur der Luft würde daher nicht um den 40. Theil verändert werden. Auch könnte dieser so geringe Eindruck nicht bis zu unseren Küsten dringen, da er sich in Folge der längeren Reise verlieren müßte. Die Meinung, welche Bradley vor fast hundert Jahren aufstellte, konnte in der Kindheit der Natur-Wissenschaften wohl geduldet werden, allein daß dieselbe Ansicht wieder ins Leben gerufen und zu unsern Zeiten mit Vertrauen ausgesprochen wird, muß in der That Staunen erregen.

Diese Schlüsse, welche gemacht wurden, als die Regierung die erste Expedition aussendete, die Polarmeere zu erforschen, sind auf sonderbare Weise durch die Erfolge der letzten kühnen Reisen bestätigt worden. Capitain Parry langte während der kurzen Zwischenzeit, wo das Meer offen war, durch die unermüdlichsten Anstrengungen von der Baffinsbai durch den Lancastersund über 400 Meilen westlich

durch schwimmende Eismassen bis zur Parallele des 75. Grades; diese Entfernung aber ist wahrscheinlich noch nicht der dritte Theil des ganzen Zwischenraumes zwischen dem atlantischen und stillen Ocean. Alle späteren Versuche dieses geschickten Seefahrers, in dieser Richtung noch weiter vorzudringen, blieben erfolglos, und sein Unternehmen, den Pol dadurch zu erreichen, daß er Boote über eine Strecke rauhen gebrochenen Eises ziehen ließ, mißlang gänzlich. Durch die äußerste Arbeit und die ununterbrochensten Anstrengungen der Mannschaft konnte er im Jahre 1827 doch nur 3 Grad nördlich von Spitzbergen vordringen, und kam bis 82° 45′, also nicht weit über das gewöhnliche Ziel der grönländischen Wallfischjäger. Capitain Weddell versuchte vier Jahr früher, ohne das Antriebsmittel einer Nationalbelohnung, auf der entgegengesetzten Seite der Halbkugel vorzudringen, und diese wird wegen der Kälte weniger zugänglich gehalten, als die andere. Er gelangte in offener See bis 74° 15′.

Auf die Hypothese, daß die Masse des Eises, welches die Polarmeere bedeckt, eine lange Reihe von Jahren hindurch anwuchs, gründet sich als angenommene Thatsache, die Meinung, daß in früherer Zeit ein milderes Clima in Europa geherrscht habe. Genauere Erforschung der Details wird jedoch zeigen, daß dieser Annahme jede feste Grundlage mangelt. Man hört in der That fortwährende Klagen über eine veränderte Beschaffeiheit der Jahreszeiten, besonders von ältlichen Personen, deren Körper für die Eindrücke der Kälte empfängiicher geworden ist; aber ähnliche Klagen haben die Dichter und der Laie schon seit den frühesten Zeiten wiederholt. Hörten wir auf solche lästige Schreier, so würden wir zu dem Glauben verleitet werden, die Natur habe ihr ganzes Feuer verloren, und eile dem Verfalle entgegen. Ungeheuere Wälder, sagt man, bekleideten sonst die höchsten Punkte von England und anderer nördlichen Gegenden, wo jetzt kaum ein Baum wächst. Die Zeit der Weinlese war sonst in Frankreich mehrere

Wochen früher als jetzt; Weinberge wurden zu Zeiten der Römer in verschiedenen südlichen Theilen Englands angepflanzt, wo jetzt kaum Hopfen wächst; die Abhänge mehrerer Berge in Schottland tragen offenbar Spuren des Pfluges, sind aber jetzt schon längst in unfruchtbare, dürre Haiden verwandelt.

Aber auf solche Beispiele kann man erwiedern, daß größere Wälder in kalten Gegenden nicht gedeihen, und zwar lediglich aus Mangel an Schutz, welchen bedeutende Anpflanzungen gewähren. In Schweden und Norwegen, welche zum großen Theil mit Urwäldern bedeckt sind, ist es ein Gegenstand der Politik geworden, die gänzliche Niederschlagung derselben zu verhindern. In jenen waldreichen Gegenden werden die Fichten zu gewissen Zeiten ihres Wachsthums geschlagen, und immer nur fleckweise; die leeren Räume werden als Baumschulen betrachtet und durch die umgebenden älteren Stämme geschützt. Einige Orte in Schweden, wo die Wälder durch Feuer zerstört worden sind, bieten ein Bild der Oede und Unfruchtbarkeit.

Es ist wahrscheinlich, daß der in früheren Zeiten gebauete Wein eine härtere und herbere Pflanze war, als der, welchen man jetzt cultivirt. Eine ähnliche Beobachtung läßt sich auch bei allen Gartenproducten machen. Fortgesetzte sorgfältige Cultur verfeinert die Vegetabilien, und während sie den Geschmack der Frucht verbessert, macht sie die Pflanze zarter. Die römischen Soldaten, die in Britanien standen, zogen natürlich den Wein, ihr gewöhnliches Getränk, wie herbe er auch sein mochte, der Cerevisia oder dem nicht sonderlich mundenden Aele vor, welches die rohe Kunst der Eingebornen braute.

Die Zeichen der Beackerung, die an den nördlichen Hügeln Englands bemerkt werden, beweisen nur den elenden Zustand des Ackerbaues in frühester Zeit. Aus Mangel an einem System der Beackerung und der richtigen Anwendung des Düngers pflügten die verhungernden Bau-

ern jedes noch unbeackerte Plätzchen um, und überließen es dann wieder einer langen Unfruchtbarkeit, nachdem sie eine ärmliche Erndte davon erhalten hatten. Das Vieh, welches in jenen Zeiten während des Winters keine andere Nahrung hatte als trockenes Stroh, war zum Frühjahr matt und erschöpft. Der Boden war auch hart aus Mangel an wiederholter Bearbeitung. Unter diesen Umständen ist es also kein Beweis für große Hitze, daß die Bauern, gedrückt von dem Gewichte ihrer Kleider, gewöhnlich ihre Feldarbeit vor Sonnenaufgang begannen; um den Boden zur Aufnahme der Gerstensaat vorzubereiten.

Es ist sehr schwer, das Wetter in früheren Zeiten genau zu bestimmen. Das Thermometer wurde erst im Jahre 1590 durch den berühmten Sanctorio erfunden, und erst im Jahre 1724 wurde dieses wichtige Instrument durch Fahrenheit zu einem sichern Maßstabe gemacht. Wir haben daher keine Temperaturbeobachtungen, die über ein Jahrhundert hinaus gehen. Vor dieser Periode müssen wir unsere Nachrichten aus den zerstreuten und unbedeutenden Mittheilungen schöpfen, welche die alten Chroniken über den Zustand der Erndte, die Beschaffenheit der Weinlese oder die Dauer des Frostes und Schnee's im Winter geben. Man kann aber mit Grund auf Uebertreibungen schließen, wegen der Liebe zum Wunderbaren, die sich in allen diesen rohen historischen Monumenten ausspricht.

Wenn man die Nachrichten über den Zustand des Wetters übersieht, so leuchtet ein, daß das Clima Europas während der letzten tausend Jahre keine wesentliche Veränderung erlitten hat; doch wir dürfen annehmen, daß es allmälig milder geworden ist, wenigstens dürfte eine übermäßige Strenge sich immer seltener zeigen. Das Wetter scheint keine bestimmte Reihenfolge zu beobachten, obgleich oft zwei und mehrere Jahre beträchtliche Hitze oder Kälte auf einander folgen. Es kann jedoch nicht

bezweifelt werden, daß Reihen atmosphärischer Veränderungen, wie complicirt und schwer zu erörtern sie auch sein mögen, eben so bestimmt in ihrer Natur sind, wie die Umwälzung der Himmelskörper. Wenn die Wissenschaft der Meteorologie weiter vorgeschritten ist, werden wir vielleicht durch Erlangung einiger Einsicht in diese gewaltigen Cykeln, welche aus dem wechselden Stande der Sonne und aus dem schwächern Einflusse des Mondes entstehen, endlich in den Stand gesetzt sein, mit einiger Gewißheit die Natur zukünftiger Jahreszeiten zu bestimmen. Die Zwischen-Periode von neun Jahren oder die Halbumwälzung der Lunar-Knoten und Erdferne, welche Toaldo aufstellte, scheint nicht ganz ohne Grund zu sein. Von den ausgezeichnet kalten Jahren folgte so auf 1622, nach einem Zwischenraume von vier Perioden oder sechs und dreißig Jahren, 1658, dessen Strenge auch noch durch das folgende Jahr anhielt. Derselbe Zwischenraum bringt uns zu 1695, und fünf Perioden mehr zu 1740, einem ausgezeichnet kalten Jahre; drei Perioden bringen uns jetzt zu 1761; neun andere Jahre zu 1770; wieder achtzehn zu 1794, dessen Kälte auch durch 1795 fortwährte. Von den heißen Jahren ist beobachtet worden, daß vier Perioden von neun Jahren von 1616 bis 1652 reichen, und drei solcher Perioden wieder bis 1679. Von 1701 bis 1718 war ein Zwischenraum von siebzehn Jahren, also beinahe zwei Perioden; während drei Perioden bis 1745 reichen, wieder eine bis 1754 und wieder eine bis 1763; auch von 1729 bis 1788 sind gerade neun Jahr. Das Jahr 1818 stimmt daher zu den Jahren 1701; 1719 und 1746 und auch fast ganz zu 1718. Eben so waren die Jahre 1784, 1793, 1802 und 1811, immer im Zwischenraume von einer Periode, ausgezeichnet warm. Ein Cyklus von vier und funfzig Jahren, also sechs dergleichen untergeordnete Perioden enthaltend, ist kürzlich mit vieler Zuversicht aufgestellt worden, aber auf augenscheinlich schwache Gründe gestützt.

Hätte das Clima in den gemäßigteren Theilen von Europa eine wirkliche Veränderung erlitten, so müßte eine damit übereinstimmende, deutliche Umgestaltung unfehlbar auch in den Polargegenden Statt gefunden haben. Eine leidenschaftlose Forschung aber entdeckt durchaus keine Umstände, welche zu einem solchen Schlusse leiteten. In diesem Punkte können wir uns leicht Aufklärung schaffen, wenn wir einen kurzen Rückblick auf die Facta werfen, welche von Reisenden erzählt worden sind.

Grönland scheint seiner Lage und seinem Umrisse nach dem gewaltigen Vorgebürge von Amerika zu gleichen. Vom Cap Farewell, einer kleinen Insel, die von der Küste durch eine schmale Straße, genannt Staaten-Hoek getrennt ist, und im 60°, dehnt es sich in nordwestlicher Richtung gegen 200 Meilen bis zum Cap Desolation aus, und dann fast nördlich bis zu Good-Haven, im 65°; hier neigt es sich, fest ganz östlich, so weit als die Insel Disco reicht, die eine geräumige Bay einnimmt und zwischen dem 67 und 71° in der Davis-Straße liegt. Von hier geht der Continent fast ganz nördlich bis über den 76°, bis er sich in die Baffins-Bay verliert. Auf der anderen Seite dehnt Grönland sich nord-nordöstlich gegen 300 Meilen aus, aber in sehr gebrochener Linie, bis fast Island gegenüber im 64°, und rückt dann fast nordöstlich bis zum 75° vor; wo es plötzlich nach Norden sich wendet, und in dieser Richtung bis gegenüber Spitzbergen und dem 80° bleibt. Die Küste ist überall rauh und felsig, wie die von Norwegen und das Innere des Landes besteht aus hohen, mit ewigem Schnee bedeckten Bergen. Die westliche Seite aber, welche Davis-Straße bildet, hat zahlreiche Buchten, Landzungen und Triften, welche zwei bis drei Monate grün aussehen und eine leidliche Weide gewähren. Der östlichen Küste, welche vom grönländischen Meere bespült wird, können die Wallfischjäger sich kaum nahen, da die angehäuften Eismassen, welche im Sommer fortwährend von Nordosten herabge-

trieben werden, eine ungeheuere Barriere bilden. Die Lage dieser Eisgränze ist zwar dem Lande fast parallel, aber nicht ganz bestimmt, sondern wechselt in verschiedenen Jahren zwischen gewissen Gränzen ab. Der letzte Bericht des Herrn Scoresby war deshalb nicht sehr genügend.

In der Davis-Straße gehen die Wallfischjäger gewöhnlich bis Disco-Bay oder noch weiter nördlich, zuweilen bis zum 76°, dem wechselnden Ufer des großen Eiscontinentes. Auf der andern Seite von Grönland, gegen den Meridian von 8° östlich von Greenwich, zieht das Eis sich in warmen Jahreszeiten bis zum 80° über Hakluyts Vorgebürge am äußersten Ende von Spitzbergen; zu anderen Zeittn rückt es in derselben Linie bis zum 70° vor, umgiebt die ganze Insel, bildet aber am untern Ende derselben eine Bucht, die Wallfischbucht genannt, parallel der Bäreninsel. Die ersteren Jahreszeiten werden offene, die letzteren geschlossene genannt. In offenen Jahreszeiten finden die Schiffe der Wallfischjäger einen Canal von 20—50 Meilen Weite, durch welchen sie längs der Küste von Spitzbergen hinsegeln, bis sie den 78— oder 80° erreichen, wo die Wallfische am häufigsten sich aufhalten. Die Jagd dieser Thiere währt, wenigstens in den grönländischen Meeren selten über zwei Monate, beginnt gewöhnlich mit dem Ende April und endet mit dem Juni, wo die Wallfische meistens verschwinden, und die dichten Nebel die Schifffahrt sehr gefährlich machen. In der Davis-Straße währt die Wallfischjagd zwei oder selbst drei Monat länger. Scoresby meint, es wäre besser, wenn die englischen Grönlandfahrer, wie die holländischen und andere fremde, ihre Reise etwas später, als ihre Gewohnheit ist, begönnen. In geschlossenen Jahreszeiten wird der kühne Seefahrer gezwungen, mit ungeheurer Gefahr sein Schiff unter einer Last von Segeln und mit Hülfe von Tauen durch das Treibeis zu buchsiren, welches die große Barriere umgiebt, und trachten, jeder Ader des Wassers zu folgen, welches in der einzuschlagen-

den Richtung fließt. Schlägt dieses Unternehmen fehl, so muß der Seefahrer auf eine vortheilhafte Reise verzichten, und sich mit dem geringeren Nebenfange begnügen.

Der Raum, über welchen die Eislinie sich in den Grönland-Meeren erstreckt, breitet sich 1400 Meilen von Cap-Farewell bis 200 Meilen über Jan Mayens Insel, die sie umschließt und hat eine mittlere Breite von 80 Meilen. Dies ist die Ausdehnung des blos beiläufigen Eises, welches jährlich gebildet und aufgelöst wird; sie ist bedeutender als die Oberfläche von ganz Großbritanien. Die Menge, welche in den Jahren 1816 — 1817 geschmolzen oder abgerissen wurde, war also nicht sehr beträchtlich im Verhältniß zu der gewöhnlich wechselnden Masse. Es ist daher klar, daß noch keine bedeutende Veränderung in dem Clima und der Lage der Polarmeere Statt gefunden hat, wie groß auch die augenblickliche Veränderung der Eismassen sein mag.

Vergleichen wir die Journale früherer Seefahrer, so gewinnen wir die Ueberzeugung, daß aller Wechsel bei dem Polareise nur periodisch ist, und in nicht sehr fernen Zwischenräumen sich wiederholt. Wir können über die Behauptungen einiger holländischen Capitaine hinweggehen, welche versichern, durch Wind oder Strömungen bis 80° oder selbst 81° 40′ nördlich und folglich nur 20 Meilen vom Pole fortgetrieben worden zu sein; allein ihre Schätzung, stets unsicher, da sie nur von dem Sonnenmesser herrührt, war auf todte Berechnung nach anhaltend regnigem Wetter gegründet. Davis kam 1587 in der Straße, die mit Recht seinen Namen trägt, bis 72° 12′, wo er die Abweichung des Compasses 82° östlich fand, und fast eben so als sie jetzt ist. 1616 drang Baffin in derselben Richtung bis zum 78° vor. Hudson war 9 Jahre früher in dem grönländischen Meere bis zum 81° gekommen, und hatte im 82° nordöstlich von Sipzbergen, vermeintliches Land gesehen. Betrübend ist es, zu be-

merken, wie geringe Fortschritte in geographischen Entdeckungen gemacht worden sind, seit diese früheren, unerschrockenen Seefahrer die Polarmeere mit ihren geringen Barken durchschifften, die selten über funfzig Tonnen hielten. Wir müssen über einen langen Zeitraum fortgehen, um authentische Nachrichten zu erhalten. Im Jahre 1751 segelte Capitain M-Callam, welchen Barington einen wissenschaftlich gebildeten Seemann nennt, ohne Hinderniß von Hakluyt's Vorgebirge bis $83\frac{1}{2}$°, wo er ein offenes Meer fand; das Wetter war schön und nur seine Verantwortlichkeit gegen den Eigenthümer des Schiffes für dessen Sicherheit, hielt ihn ab, noch weiter vorzudringen. Capitain Wilson hatte gegen Ende Juni 1754 Treibeis von 75 — 81° durchschifft, und fand hier das Meer so weit offen, als er sehen konnte; er drang bis zum 83° vor, doch da er keine Wallfische fand und Gefahr befürchtete, nahm er seinen Lauf wieder zurück. Um eben diese Zeit ward auch Capitain Guy nach vier Tagen neblichen Wetters zu diesem Punkte geführt. Die Polarmeere müssen in der That zu jener Zeit bemerkenswerth offen gewesen sein, denn eine der seltensten und beglaubigtsten Reisen unternahm auch im Jahre 1754 Stephens, ein geschickter und genauer Beobachter, dessen Zeugniß über allen Zweifel durch das kalte Urtheil des königlichen Astronomen, Doctor Maskelyne erhoben wird. Dieser Seefahrer sagte ihm, daß er gegen Ende des Mai von Spitzbergen durch einen südlichen Wind, der mehrere Tage anhielt, bis 84° getrieben wurde, und daß er auf dieser ganzen Strecke nur wenig Eis und gar kein Treibholz fand, und daß die Kälte keineswegs übermäßig gewesen. In verschiedenen späteren Jahren drangen Grönland-Wallfischjäger bis zum 81 und 82° vor. Dies geschah z. B. im Jahre 1766, obgleich nach Kerguelin der ganze Raum zwischen Island und der entgegengesetzten Küste damals gefroren war. Das Jahr 1773, in welchem Capitain Phipps seine Reise vollbrachte, war noch günstiger für

diese Annäherung zu dem Nordpole. Im Jahre 1806 kam der ältere Scoresby bis 81 ° 50′, aber im folgenden Jahre konnte er nur bis $78\frac{1}{2}$ ° gelangen. Im Jahr 1811 waren die höheren Grade wieder zugänglich und nach einer kurzen Zwischenzeit werden die Jahre 1815 — 1816 und 1817 wieder als offene dargestellt, obgleich jetzt keiner der Wallfischjäger so weit vorgedrungen ist, als in manchen früheren Jahren, namentlich im Jahre 1754.

In dieser Auseinandersetzung kann man keine bestimmten Symptome einer allgemeinen oder vorschreitenden Tendenz zur Auflösung des Polareises bemerken. Das gefrorene Ufer ändert seine Lage von einem Jahre zum andern und kehrt wahrscheinlich nach einer kurzen Periode zu seinen Gränzen zurück. Solcher Wechsel entspricht den ununterbrochenen Veränderungen, welche der Stand des Wetters in den gemäßigteren Regionen erleidet. Das zusammengesetzte System der Winde mäßigt das Clima und verändert die Züge der Jahreszeiten über den Globus. Es ist eine gewöhnliche Bemerkung derer, welche die Polarmeere bereisen, daß sie stets das geringste Hinderniß vom Eise finden, wenn der vorhergehende Winter in südlicheren Gegenden sehr streng war. Im Jahre 1766 war der Frost im übrigen Theile von Europa sehr hart, und doch erreichten die Wallfischjäger eine bedeutende Höhe; und um die Beweise nicht zu sehr anzuhäufen, wollen wir nur erwähnen, daß die drei Jahreszeiten, welche dem Jahre 1818 vorangehen, zu den offenen gezählt werden, obgleich sie auf harte und anhaltende Winter folgten. Es ist nicht schwer, den Grund dieses anscheinenden Widerspruchs zu erkennen, denn unsere strengen Winter werden durch die anhaltenden Nordwinde verursacht, welche wieder vom Süden zu den Polarmeeren getragen werden müssen, und folglich so viel Wärme zurückbringen, daß dadurch die Strenge des Winters gemildert wird. Ein Beweisgrund, der für die Verschlimmerung des Polarclimas vorgebracht worden ist, wird aus der angeblichen Existenz einer Colo-

nie entnommen, welche einst auf der östlichen Küste von Grönland geblüht haben soll, seit Jahrhunderten aber erloschen ist, da jeder Zugang zu derselben durch die Anhäufung des Eises versperrt wurde. Diese Geschichte, welche ihren Ursprung Torfaeus, dem Geschichtschreiber Norwegens zu verdanken scheint, hat ziemlich allgemeinen Glauben gefunden. Bei einer ruhigen Prüfung der Sagas oder nördlichen Chroniken, welche so voll Wunder und Fabeln sind, wird man finden, daß kein Grund vorhanden ist, jene Sage für wahr zu halten, oder zu glauben, daß die erste Niederlassung auf Grönland an der östlichen Seite des Continentes geschah. Die ganze Originalerzählung führt gerade zu dem entgegengesetzten Schlusse.

Nachdem der Norden aufgehört hatte, seine zahlreichen Schwärme über die fruchtbaren Provinzen des römischen Reiches zu ergießen, begannen die scandinavischen Nationen, durch ihre besondere Lage angetrieben, ein Leben abenteuerlicher Seefahrten. Diese kühnen und unternehmenden Piraten besuchten alle Meere und plünderten während eines Zeitraums von fast 300 Jahren alle Küsten Europas von der des äußersten Schottlands bis zu denen Siciliens. Während der ersten Hälfte des neunten Jahrhunderts eroberten sie die Orkadischen, Shetlands und hebridischen Inseln — nahmen Irland in Besitz — plünderten England und Frankreich — und dehnten ihre Verheerungen bis nach Italien aus. Im Jahre 876 erpreßten die Normänner oder Normannen von dem schwachen Könige Frankreichs die Abtretung der schönen Provinz Neustrien, wo sie sich ruhig ansiedelten. Um die nämliche Zeit besetzten Andere dieser kühnen Eroberer die fruchtbare Küste von Esthland auf der Südseite des baltischen Meeres.

Inzwischen waren die Besuche dieser unerschrockenen Seefahrer nicht auf die reicheren Gegenden des Südens be-

schränkt. Sie führten Raben bei sich, um durch die Richtung, welche diese starken und klugen Vögel in ihrem Fluge nehmen würden, zu der Entdeckung ferner Länder geführt zu werden. Im Jahre 861 wurde Nadodd, ein Seeräuber, auf einer Fahrt in den nordischen Gewässern zufällig nach einer Insel getrieben, welche er Schneeland nannte. Drei Jahre darauf wurde diese Insel von zwei Schweden, Gardar und Flocke, besucht; welche, da sie an der Nordküste eine Menge Treibeis angehäuft fanden, ihr den bis auf den heutigen Tag beibehaltenen Namen Island gaben. Im Jahre 874 legten zwei berühmte norwegische Abenteurer, Ingolf und Leif, eine Colonie in dieser unwirthlichen Gegend an, nachdem sie von dem Letzgenannten mit der in England gemachten Beute bereichert worden war. Andere Auswanderer, welche durch die Unruhen damaliger Zeit aus ihrer Heimath nach und nach vertrieben wurden, strömten haufenweise nach der neuen Ansiedlung, welche auf diese Weise binnen wenigen Jahren sehr an Bedeutung und Umfang gewann.

Nach dem Zeitraume von etwa hundert Jahren war Island selbst im Stande, Colonien auszusenden. Thorwald, ein stolzer und reicher norwegischer Jarl, der dahin von dem Könige wegen eines Mordes verbannt worden war, starb nicht lange darauf im Exil und vererbte seine Reichthümer und seinen unsteten Geist auf seinen Sohn, Erich Raude oder den Rothen. Dieser Jüngling, von denselben rachsüchtigen Leidenschaften getrieben, tödtete einen seiner Nachbaren im Kampfe und sah sich genöthigt, Island auf drei Jahre zu verlassen. Im Jahre 982 ging Erich zur See und auf Abenteuer und Entdeckungen aus. Bekannt mit den Berichten von Seefahrern früherer Zeit, schlug er eine südwestliche Richtung ein, und nach einer raschen Fahrt entdeckte er zwei hohe Berge, von denen der eine mit Schnee, der andere mit Eis bedeckt war, und die er, jenen **Huitserken** oder das weiße

Hemd, diesen **Blaaserken** oder das blaue Hemd, nannte. Bald erreichte er ein Vorgebirge, welches er umschiffte, und nachdem er in eine geräumige Bucht eingelaufen war, brachte er den Winter auf einer benachbarten anmuthigen Insel zu. Im nächsten Frühjahr seine Entdeckungen verfolgend, untersuchte er das Festland und wurde entzückt von dem frischen Grün der Küste desselben. Da dieses neue Land mit den finsteren Felsen Islands contrastirte, so gab er ihm den schmeichelhaften Namen Grünland (Grönland), und nach seiner Heimkehr forderte er Colonisten auf, sich mit ihm dort niederzulassen, indem er das Land mit den glühendsten Farben und auf die übertriebenste Weise schilderte. Mit 25 Schiffen ging er darauf unter Segel, jedoch nur 14 derselben erreichten den Ort ihrer Bestimmung. Diese Colonie erhielt bald einen Zuwachs durch die Ankunft von Abenteurern nicht blos von Island, sondern auch von den orkadischen und anderen, durch die Norweger angebauten Inseln. Im Jahre 999 wurde Leif, Erich Raude's Sohn, der den norwegischen Hof besucht hatte, durch die eifrigen und dringenden Bemühungen des Königs Olof Tryggwason zur Annahme der christlichen Religion vermocht, und mittelst einiger Mönche, die er mit sich nahm, wurde es ihm nicht schwer, seinen Vater und die übrigen Ansiedler zu bewegen, dem Heidenthume zu entsagen.

Nachdem die erste Colonie sich längs der Küste zu einer großen Landschaft ausgedehnt hatte, wurde neben derselben eine zweite weiter nach Westen zu angelegt. Jene, **Oestre Bygd** oder die Ostcolonie genannt, soll in ihrem blühendsten Zustande zwölf Kirchspiele und zwei Klöster, und diese, mit dem Ramem **Vestre Bygd** oder die Westcolonie bezeichnet, vier Kirchspiele in sich begriffen haben. Die grönländischen Colonisten waren genöthigt, ein beschwerliches und mit harten Entbehrungen gepaartes Leben zu führen. Sie wohnten in Hütten mitten unter Bergen, die mit ewigem Eise bedeckt waren;

sie bekamen nie Brod zu essen, sondern lebten von Fischen, die sie fingen, und von etwas Milch, die sie von ihren mageren Kühen gewannen; und gegen Seehundsfelle und Wallroßzähne erstanden sie von Kaufleuten, die sie dann und wann besuchten, das zur Feuerung und zum Bau ihrer Hütten erforderliche Holz.

Wenn man die verschiedenen Umstände mit einander vergleicht, so scheint es klar, daß die erste Colonie auf Grönland in der Gegend des südlichen Vorgebirges, in der Nähe des Cap Farewell, begann, und sich in nordwestlicher Richtung die Küste entlang erstreckte. Weiter nach Norden zu, und wahrscheinlich bis zum 60 Grade der Breite, wurde die zweite Colonie angelegt. Einige Jahrhunderte hindurch unterhielten beide eine Art Handelsverbindung mit Norwegen; inzwischen wurde dieser Handel später sehr beschränkt, indem derselbe von Dänemark zu einem ausschließlichen Privilegium gemacht wurde. Etwa um das Jahr 1376 griffen die Eingebornen des Landes, oder die eindringenden Eskimos, welche von den norwegischen Colonisten aus Verachtung Skraellings oder Zwerge genannt worden waren, die Westcolonie an und diese mußte ihre ältere Schwester zum Beistande aufrufen. Inzwischen wurde die geringe Bevölkerung durch wiederholte Angriffe dieser Art geschwächt, und die schreckliche Pest, der schwarze Tod genannt, welche von 1402 bis 1404 in Europa wüthete, dehnte zuletzt ihre Verheerungen auch über Grönland aus, und führte fast die gänzliche Vernichtung der dortigen Colonien herbei. In fruchtbaren Ländern werden die Verheerungen, die der Tod unter dem menschlichen Geschlecht anrichtet, schnell wieder ergänzt; allein arme und unfruchtbare Lander können sich selten von den Schlägen solcher Drangsale wieder erholen. Die grönländischen Colonien scheinen fast ein ganzes Jahrhundert hindurch ihr Dasein kümmerlich gefristet und etwa im Anfange des sechszehnten Jahrhunderts ihr Ende erreicht zu haben.

Uebrigens hat die Meinung sehr allgemein vorgeherrscht, daß blos die Westcolonie auf Grönland untergegangen, und dagen die östliche durch ein ungeheures Bollwerk von Eis, welches sich an der Küste nach und nach angehäuft, blos von der Verbindung mit dem übrigen Theil der Welt abgeschnitten worden sei. Die einzige, kürzlich aufgeworfene Frage war, ob diese unglücklichen Colonisten die Katastrophe überlebt, oder ob ſie plötzlich in Eis und Schnee vergraben worden, ähnlich den unglücklichen Bewohnern von Herculanum, welche in der Vorzeit von einer Masse vulkanischer Asche überschüttet wurden. Schauervolle Sagen werden von der Ostseite von Grönland erzählt, welche jetzt von Riesen und umherstreifenden Geistern bewohnt sein soll. Vor länger als einem Jahrhunderte hat die dänische Regierung zu verschiedenen Zeiten Schiffe abgesandt, um die verlorene Colonie wieder aufzusuchen; indessen fanden es die damit beauftragten Personen, die offenbar unter der Einwirkung einer abergläubischen Furcht standen, unmöglich, an dieser verzauberten Küste weiter als bis Cap Discord, unter dem 61. Grade der Breite., vorzudringen. Man kann aber bei günstiger Witterung mit kleinen Böten ohne große Schwierigkeit längs dem Ufer zu einem weit höheren Breitengrade sich durcharbeiten. Sollten Colonisten an den engen Buchten je gewohnt haben, so hätten sie sicher in ihren Canoes oder in Schlitten flüchten können.

Das vermuthete Dasein einer Colonie auf der Ostseite von Grönland ist offenbar eine Fabel, die von einem Mißverständnisse hinsichtlich der den beiden Colonien beigelegten Namen herrührt. Die eine dieser Colonien mag allerdings im Osten so wohl wie im Süden von der andern gelegen haben, jedoch die von Norwegen kommenden Schiffe schlugen stets eine westliche Richtung ein, mochten sie nun mit der einen oder mit der andern verkehren wollen. Zwischen beiden scheint auch ein gegenseitiger Verkehr Statt gefunden zu haben, was gewiß nicht

hätte der Fall sein können, wenn eine hohe, unübersteigbare, mit ewigem Schnee bedeckte Gebirgskette sie getrennt hätte. Spuren dieser alten Colonien sind überdies noch bis auf den heutigen Tag längs der westlichen Küste von Grönland, bis zum 61. Grade, hier und dort verhanden, stimmen indessen nicht alle mit den poetischen Schilderungen der isländischen Sagen überein. Die sehr geringen Trümmer einer Kirche ausgenommen, bestehen die einzigen noch vorhandenen Ueberreste in niedrigen, nackten Wällen, welche zu Hürden und zum Schutz für das Vieh gedient haben.

Es läßt sich mit Zuversicht behaupten, daß die von den Dänen während der letztverflossenen hundert Jahre auf verschiedenen Punkten der Westküste von Grönland angelegten Colonien zahlreicher bevölkert und blühender sind, als die früher zu irgend einer Zeit vorhandenen. Sie bestehen aus 21 einzelnen Colonien, welche sich über einen Flächenraum von 800 engl. Meilen erstrecken. Die erste Colonie besteht blos aus einer einzigen Familie, welche die etwa ostwärts von Cap Farewell gelegene Bäreninsel bewohnt. Auf verschiedenen anderen Punkten, zwischen dem 60. und 68. Grade der Breite, befinden sich zehn, hauptsächlich von mährischen Brüdern angelegte Weiler oder kleine Dörfer. Drei Niederlassungen findet man in der Umgegend der Disco-Bai, ungefähr untern 69. Grade; und sieben andere erstrecken sich bis zum 73. Grade nördlicher Breite. Indem also vermöge der zunehmenden Strenge des Clima's die Bevölkerung keineswegs ausgestorben ist, scheint es Thatsache, daß die gegenwärtigen Colonien auf Grönland sich zehn Grad nördlicher erstrecken, als die alten Niederlassungen in ihrem blühendsten Zustande. Dieses Gedeihen ist ohne Zweifel dem zunehmenden Umfange des Wallfischfangs und dem Umstande beizumessen, daß dieser in neuerer Zeit bis in die Davisstraße mit Erfolg ausgedehnt worden ist. Indessen liegt in der Geschichte dieser Colonien nichts mit Gewißheit vor,

aus dem sich auf eine gänzliche und dauernde Umwandelung des Clima's in den Polargegenden schließen ließe. Das nämliche Festland von Eis ist den bei weitem größeren Theil des Jahres hindurch vorhanden, und wehrt dem Seefahrer den Zutritt zum Pole.

Zweites Capitel.

Das Thier- und Pflanzenleben in den Polargegenden.

Merkwürdiger Reichthum des animalischen Lebens. — Mittel zum Unterhalt. — Die Cetaceen: Wallfisch, Narwal, Wallroß, Seehund. — Der Häring. — Landthiere. — Der Eisbär; seine Grimmigkeit; Anekdoten. — Das Rennthier. — Wolf, Fuchs, Hund. — Vögel. — Pflanzenleben. — Besondere Pflanzen. — Rother Schnee.

Wenn wir die Polargegenden in ihren äußern Erscheinungen betrachten und sie düster, nackend, schauervoll, öde, von wüthenden Stürmen heimgesucht und einer übermäßigen Kälte ausgesetzt finden, welche bei uns dem Leben und Allem, was das Leben unterhält, Verderben bringt; so stellen wir uns natürlicher Weise vor, daß hier die animalische Natur in einem geringen Grade und in winzigen Formen vorhanden sein muß. Man sollte meinen, daß nur zwerghafte und verkrüppelte Gattungen an ihren traurigen, öden Gestaden umher zerstreut zu finden seien, und daß jedes Leben, welches in diese Einöden zu dringen suchen sollte, kraftlos werden und ersterben werde. Allein der allmächtige Baumeister der Natur, dessen Wege und Macht die menschlichen Begriffe weit übersteigen, entwickelt hier in vollem Maaße seine unerschöpflichen Hülfs-

quellen. Er hat jene nackten Felsen und winterhaften Gewässer mit einem unermeßlichen Reichthume an lebenden Wesen, wie man ihn kaum unter der heftigsten Glut der tropischen Sonne findet, angefüllt. Er hat sie mit den größten aller lebenden Wesen ausgestattet, gegen welche, wenn man ihre ungeheuere Körper in Anschlag bringt, der Elephant und das Flußpferd, welche ihre furchtbaren Gestalten in den morastigen Ebenen der tropischen Länder umherbewegen, fast Zwerge zu sein scheinen. Selbst die kleineren Gattungen, wie z. B. der Häring, werden in den Tiefen der Polargewässer in Haufen gefunden, welche durch ihre Unermeßlichkeit in Erstaunen setzen. Selbst die Luft wird verdunkelt durch unzählige Schwärme von Seevögeln, während sogar auf der gefrorenen Oberfläche des Landes Thiere von besonderer Bauart eine ihren Bedürfnissen angemessene Nahrung finden.

Durch welche Mittel oder durch welche Hülfsquellen unterhält die Natur mitten in dieser Eiswelt diese Unermeßlichkeit lebender Wesen? Wunderbar wie ihr Wirken ist, ist dasselbe stets auf eine überraschende Weise den dem Universum auferlegten allgemeinen Gesetzen unterworfen; und wir werden in den Anordnungen und Einrichtungen der animalischen Welt die Kräfte finden, durch welche sie in den Stand gesetzt wird, der furchtbaren Strenge der Elemente zu trotzen. Einige der Vorkehrungen, durch welche animalische Wesen den verschiedenartigen Extremen des Clima's angepaßt werden, haben fast das Ansehen einer unmittelbaren Einwirkung, und doch läßt eine genauere Prüfung stets erkennen, daß die Ursachen in ihrer physischen Organisation tief verborgen liegen.

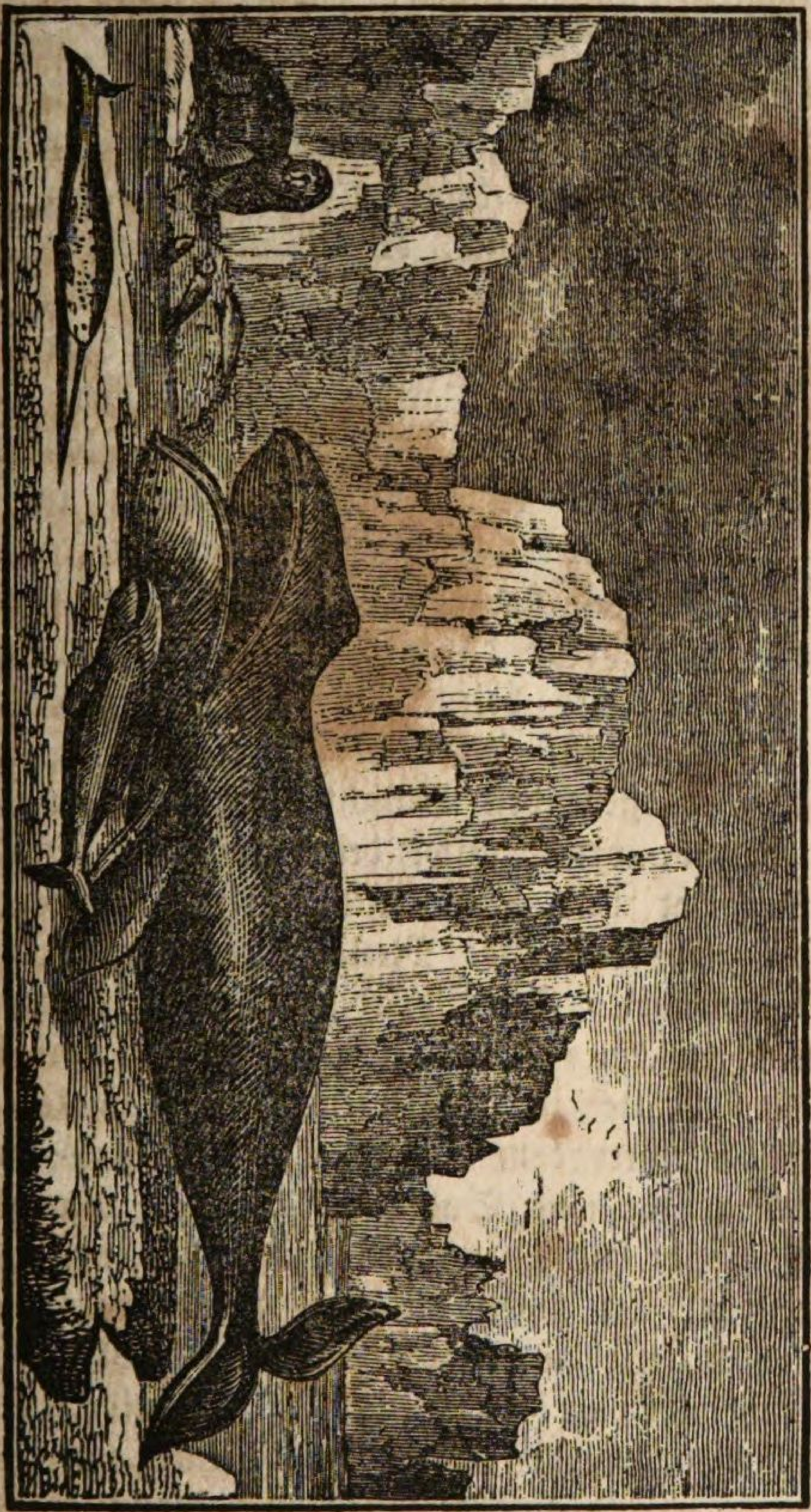
Wir nehmen diesen unbegrenzten Lebensreichthum hauptsächlich in den Gewässern und an den Gestaden der Polargegenden wahr, und in Gemäßheit der Einrichtung, durch welche die Natur die Meerbewohner unterhält, indem sie die einen den andern zur Nahrung dienen läßt, erblicken wir hier eine ununterbrochene Stufenleiter unter

den Thieren, welche sich das eine über das andere erheben und das unter ihnen stehende sich zur Beute auswählen, bis zuletzt auch für diejenigen vom größten Körperbau und dem stärksten Hunger Nahrung gefunden wird.

Die Grundlage der Subsistenz für die zahlreichen Thiergattungen in der Polarwelt findet man in dem Geschlechte der Meduse (nach Linné), welche von den Seeleuten deutlich als Seethran bezeichnet werden. Die Meduse ist eine weiche, elastische, gallertartige Substanz, von der oft Exemplare an den schottischen Küsten gefunden werden, ohne daß sie ein anderes Lebenszeichen von sich geben, als daß sie beim Berühren sich zusammenziehen. Jenseits des Polarkreises vermehrt sie sich in einem unermeßlichen Grade und wird von mit Floßfedern versehenen Geschöpfen jeder Gestalt und Größe begierig verschlungen. Inzwischen sind bei weitem die meisten Gattungen des Medusengeschlechts zu klein, um ohne Hülfe des Mikroskops erkannt werden zu können. Wenn man sich dieses Instruments bedient, so findet man, daß sie die Ursache einer besonderen Farbe sind, welche dem grönländischen Meere in einer großen Ausdehnung eigen ist. Diese Farbe ist olivengrün und das Wasser ist dunkel und undurchsichtig in Vergleich mit dem, welches die gewöhnliche himmelblaue Farbe hat. Dieses olivenfarbige Wasser begreift etwa den vierten Theil des grönländischen Meeres oder gegen 20,000 Quadratmeilen in sich, weshalb denn auch die Zahl der medusenartigen Thierchen, welche es enthält, weit außer aller Berechnung liegt. Scoresby schätzt den Inhalt von zwei Quadratmeilen zu 23,888,000,000,000,000 und da diese Zahl die gewöhnlichen menschlichen Worte und Begriffe übersteigt, so sucht er sie durch die Bemerkung anschaulich zu machen, daß, um jene Thierchen zu zählen, 80,000 Personen seit Erschaffung der Welt damit hätten beschäftigt sein müssen. Diese grüne See kann als die Polar-Weide, in welcher die Wallfische stets in der größten Anzahl sich finden, betrachtet werden. Die so eben

genannten großen Thiere können freilich direkt keine Subsistenz durch solche kleine unsichtbare Wesen erlangen, indessen bilden diese die Nahrung von anderen kleinen Geschöpfen, bis zuletzt Thiere von solcher Größe da sind, daß sie zum Nahrungsmittel für die mächtigen Thiere, von denen sie verschlungen werden, sich eignen. Das Cancer-Geschlecht (ebenfalls nach Linné) oder Thiere von der Klasse der Crustaceen scheinen hinsichtlich der Zahl und Wichtigkeit den zweiten Rang einzunehmen. Dieses Geschlecht stellt sich uns unter den verschiedenen Gattungen der Krabbe und insbesondere der kleineren Seegarnele dar, deren Menge mit jener des Medusengeschlechts wetteifert und die in allen Gegenden Nahrung finden und zur Nahrung dienen. Die nördlichen Seegarnelen haben einen Hang zum Fleischfressen in dem Grade, daß Stücke Fleisch, welche von der Schiffsmannschaft des Kapitän Parry über Bord gehängt worden waren, in wenigen Nächten bis auf die Knochen verzehrt wurden; und nichts durfte ihnen nahe gebracht werden, ausgenommen Körper, deren Skelett man zu haben wünschte. Auch dienen viele Gattungen aus dem Thierpflanzen- und Moluskengeschlecht, namentlich die **Actinia**, **Sepia** und verschiedene Gattungen von Seewürmern, verschiedenen anderen Thieren zur Nahrung.

Unter den zahllosen Arten lebender Wesen, welche die nördlichen Gewässer bevölkern, ragt vorzüglich eine Klasse hoch hervor. Diese bilden die Cetaceen, welche die größten aller vorhandenen Thiere in sich begreifen und deren Bau von dem jeder andern Gattung völlig abweicht. Obgleich ihre Heimath ausschließlich in der Tiefe der Gewässer ist, so haben sie doch Manches mit den größeren vierfüßigen Thieren gemein. Sie gehören zu der Linnéschen Klasse der Säugethiere, bringen ihre Jungen lebendig zur Welt, ihre Haut ist weich und ohne Schuppen, ihr Blut warm und ihr Fleisch schmeckt einigermaßen wie rohes Rindfleisch. Sie haben ein Herz mit



zwei Kammern und Lungen, durch welche sie athmen, und da sie außer Sande sind, die Luft von dem Wasser zu scheiden, wie solches die Fische mittelst ihrer Kiemen vermögen, so müssen sie, um Athem zu holen, an die Oberfläche des Wassers kommen. Es ist daher durchaus nicht streng wissenschaftlich, den Wallfisch einen Fisch zu nennen; jedoch ist er gänzlich ein Bewohner des Meeres; er hat einen Schwanz, obgleich derselbe eine andere Lage und Gestalt, als jener bei gewöhnlichen Fischen, hat, während seine vorderen Gliedmaßen weit mehr Floßfedern, als Beinen gleichen und lediglich zum Scharren im Meeresgrunde zu gebrauchen sind. Daher beharrt der gemeine Mann, der einer natürlichen und anschaulichen Classifikation folgt, fortwährend darauf, diesen Seeungeheuern den Namen eines Fisches beizulegen. Jedoch das charakteristischste und wichtigste Merkmal der Cetaceen besteht in einer dicken, tiefgehenden Schicht einer fettigen Substanz, Thran genannt, welche unter der Haut sich befindet, den Körper umgiebt und beim Auspressen eine der eigenen Masse fast gleichkommende Menge dicken, groben und zähen Oels gewährt. Die Vorsehung hat die Cetaceen durch diese Decke in den Stand gesetzt, der grimmigsten und furchtbarsten Kälte zu trotzen und eine starke thierische Wärme selbst unter dem ewigen Eise des Pols zu bewahren. Und gerade jene Substanz, die den Menschen zum Gebrauch dient, hat einen furchtbaren und tödtlichen Feind hervorgerufen, der gegen die genannten Thiere die Hülfsmittel der Kunst anwendet — eine Macht, welcher die stärkste rohe Gewalt vergebens sich zu widersetzen sucht. Er verfolgt sie durch Eis und Stürme und färbt die sämmtlichen nördlichen Gewässer mit ihrem Blute. Sie selbst sind sanft, friedfertig und träge, und der Mensch ist in dem furchtbaren Kampfe, den er mit ihnen zu bestehen wagt, fast immer der angreifende Theil, und doch ist der Widerstand, der ihm von ihnen entgegengesetzt wird, fürchterlich und nicht selten ist sein Leben verwirkt.

Unter den Cetaceen gebührt der erste Platz dem Wallfisch, dem mächtigsten aller Thiere, welche die Fluthen des Oceans durchschneiden. Wegen seiner enormen Körpermasse haben das Gerücht und die Liebe zum Wunderbaren von ihm behauptet, daß seine Gattung einst größer gewesen und die jetzt vorhandene, die ausgeartete Nachkommenschaft größerer Vorfahren sei. Indessen hat Scoresby, der aus verschiedenen zuverlässigen Quellen geschöpft hat, bewiesen, daß 60 Fuß stets fast die größte Länge des **mysticetus** oder des großen grönländischen Wallfisches gewesen ist. Von 322 Wallfischen, bei deren Fang Scoresby gegenwärtig war, war keiner länger als 58 Fuß; und dieser gelehrte Seemann schenkt den Gerüchten, nach denen es Thiere dieser Art von einer, 70 Fuß übersteigenden Länge gegeben haben soll, keinen Glauben. Schon eine Länge von 60 Fuß begreift ein Gewicht von 70 Tonnen oder von beinahe 300 fetten Ochsen in sich. Von dieser ungeheueren Masse wiegt das Oel eines daran reichen Wallfisches gegen 30 Tonnen, und wenn, wie vor einigen Jahren der Fall war, dieser Handelsartikel 55—60 Pf. St. die Tonne kostet, so kann man sich daraus einigermaßen einen Begriff von dem großen Werthe des Fanges bilden; die Knochen des Kopfes, die Floßfedern und der Schwanz wiegen 8 — bis 10 und das Scelett 30 — 32 Tonnen. Die ölige Substanz oder der Thran, der werthvollste Theil des Thieres, bildet einen förmlichen Umschlag um den ganzen Körper von der Dicke von 8—20 Zoll. Der Kopf ist unverhältnißmäßig groß und macht ungefähr den dritten Theil der ganzen Körpermasse aus. Die Basis besteht aus dem Wirbelknochen, von dessen beiden Seiten jene unermeßlichen Kinnbacken auslaufen, welche bisweilen unseren erstaunten Blicken sich darbieten und von den Wallfischfängern als Trophäen ihres glücklichen Erfolgs und damit das in ihnen enthaltene schöne Oel aus den unteren Enden heraustropfe, auf dem Verdecke aufgestellt werden. Diese Kinnbacken halten 16 — 20

Fuß in die Länge und erstrecken sich das Maul entlang, in einer krummen Linie, bis sie zusammentreffen und eine Art Halbmond bilden. Die nahe an 20 Fuß langen Lippen bieten, wenn sie geöffnet werden, eine Höhle dar, welche eine Schiffjolle nebst der Mannschaft aufzunehmen vermag. Der Wallfisch hat kein äußeres Ohr, jedoch, wenn die Haut abgetrennt wird, gewahrt man eine kleine Oeffnung, die den Schall aufnimmt. Der Gehörsinn ist demnach sehr unvollkommen; nichts destoweniger entdeckt das Thier mittelst einer schnellen Wahrnehmung aller auf dem Wasser gemachten Bewegungen die Gefahr in einer großen Entfernung. Die Augen sind verhältnißmäßig klein, obgleich der Gesichtssinn scharf ist, jedoch schärfer in klarem Wasser, als in der freien Luft. Uebrigens bilden das eigenthümliche Merkmal in dem Bau dieses Thieres die in der Nähe des Kopfwirbels befindlichen Luft- oder Blase-Löcher. Diese sind mit natürlichen Fontainen verglichen worden, indem sie bis zu der Höhe von 40 bis 50 Fuß Wasser emporspritzen; indessen hat Scoresby durch die sorgfältigste Beobachtung als Thatsache ermittelt, daß sie blos einen feuchten Dunst von sich stoßen und nichts mehr und nichts minder als außerordentlich große Nasenlöcher sind. Wenn indessen dieses heftige Athmen oder Blasen unter der Wasseroberfläche geschieht, so wird eine beträchtliche Wassermasse in die Luft gespritzt. Das dadurch verursachte Getöse ist das Einzige, was einer Stimme dieses Thieres ähnlich ist, und bei einem gewaltsamen Athmen gleicht es dem Kanonendonner.

Der Schwanz ist das thätigste Glied dieses ungeheuren Thieres und das Hauptwerkzeug zum Fortbewegen. Er erhebt sich nicht vertikal, wie bei den meisten Fischen, sondern ist flach und horizontal, blos 4 — 5 Fuß lang, dagegen über 20 Fuß breit. Er besteht aus zwei Muskelschichten, die mit einer großen, den Körper umgebenden Schicht zusammenhängen und von einer dünnen Thran-

hülle umschlossen werden. Seine Kraft ist furchtbar. Ein einziger Schlag schleudert ein großes Boot mit der ganzen Mannschaft in die Luft. Bisweilen nimmt der Wallfisch eine perpendikuläre Stellung, mit dem Kopfe nach unten, an und peitscht mit dem nach oben gerichteten Schwanze die Oberfläche des Wassers mit furchtbarer Gewalt. In solchen Fällen schäumt das Meer und Wasserdämpfe verdunkeln die Luft; das Getöse wird in der Entfernung mehrerer Meilen vernommen und gleicht dem Brüllen eines fernen Sturmes. Bisweilen macht er einen ungeheueren Satz und schleudert seine ganze Körpermasse über die Wellen empor, zum Erstaunen des erfahrenen Wallfischfängers, aber zum Schrecken derjenigen, welche dieses bewunderungswürdige Schauspiel zum ersten Mal erblicken. Andere, seine grenzenlose Stärke beurkundende Bewegungen ziehen die Aufmerksamkeit des Seefahrers in der Entfernung von Meilen auf sich.

Die von den Franzosen nageoires genannten Floßfedern oder Finnen, welche D. Fleming mit dem Namen „Schwimmpfoten" bezeichnet, befinden sich unmittelbar hinter den Augen. Sie sind neun Fuß lang, von sehr elastischen Membranen umgeben und mit Knochen versehen, die in Form und Zahl denen der menschlichen Hand ähnlich sind. Die Federkraft und die Vitalität dieser Theile sind der Art, daß sie, wenn wir De Reste Glauben beimessen dürfen, sich noch eine Zeitlang fortbewegen, nachdem sie von dem Körper getrennt worden sind. Uebrigens liegen, Scoresby zufolge, diese Organe während des Schwimmens flach auf der Wasseroberfläche und dienen durchaus nicht als Werkzeuge zum Fortbewegen, welches lediglich durch den Schwanz bewirkt wird, während die Floßfedern die Bewegung blos leiten und sichern und demnach mehr als Steuerruder, denn als Ruder, (mit denen Böte und dergl. fortgerudert werden) dienen.

Der weibliche Wallfisch ist 9 bis 10 Monate trächtig und gebiert im Februar oder März. Er gebiert le-

bendige Junge, die also nicht erst in einem Ei eingeschlossen sind, und in der Regel nur ein einziges zur Zeit. Diese zarten, blos etwa 14 Fuß langen, und etwas über eine Tonne wiegenden Säuglinge werden von der Mutter mit der zärtlichsten Sorgfalt bewacht. Die Wallfischfänger tödten diese Sauger oder Schößlinge, wie sie genannt werden, nicht wegen ihres eigenen Werthes, sondern wegen der Gewißheit, daß die Mutter zu ihrer Vertheidigung herbeieilen wird. Es erfolgt dann ein harter und gefährlicher Kampf, der jedoch in der Regel einen glücklichen Ausgang nimmt, da sie nie ihr Heil in der Flucht sucht. Sie stürmt auf das Boot ein, zerrt das Wurftau mit außerordentlicher Gewalt umher, bewegt sich in furchtbarem Todeskampfe hin und her und läßt sich wiederholte Harpunenstöße beibringen, ohne den Versuch zur Flucht zu machen, während bei dem gefühlvollen Capitän das freudige Bewußtsein des Sieges durch den Gedanken gedämpft wird, daß seine Beute als das Opfer einer so feurigen mütterlichen Liebe gefallen ist. — Nach den Merkmalen zu urtheilen, die durch Einschnitte in dem Fischbein sich kund geben, — worauf man sich übrigens nicht mit Zuversicht verlassen zu können scheint — ist der Wallfisch unter dem 25 Jahre nicht ausgewachsen. Er soll ein sehr hohes Alter erreichen.

Es giebt eine sehr große Menge von Wallfischarten. Die balaena physalis, Finnwal (balaenoptera gibbar nach Lacépède), von den Seeleuten Rasiermesser-Rükken genannt, ist bedeutend länger als der mysticetus, und obgleich sein Umfang geringer ist, so ist es doch im Ganzen ein größeres und stärkeres Thier. Auch ist es schneller, indem es zwölf englische Meilen in einer Stunde schwimmt, und Scoresby hat es, nachdem es von einer Harpune getroffen war, mit 480 Faden des Wurftanes in einer Minute davon eilen sehen. Ein in der Davisstraße vorgefundenes todtes Exemplar dieser Gattung maß 105 Fuß in die Länge. Uebrigens ist es gefährlich, die-

ses Thier anzugreifen, da es bei der außerordentlichen Schnelligkeit seiner Bewegung oft das Wurftau zerreißt oder die Wallfischfänger nöthigt, es zu kappen, um dem Verderben zu entrinnen. Martens berichtet von einem Wallfisch dieser Art, der ein Boot mit der Mannschaft zwischen Treibeis zog, wo sie Alle ums Leben kamen. Da dieser Fisch blos 10 — 12 Tonnen Oel von geringer Qualität giebt, so unterlassen es die Wallfischfänger in der Regel, auf ihn Jagd zu machen, es sei denn, daß sie zu einem kühnen Abentheuer geneigt wären oder ihn, wie häufig geschieht, für einen **mysticetus** hielten. Außer den beiden Brustfloßfedern hat er auf der Spitze des Rükkens eine hornartige Hervorragung oder Finne, welche, statt wie bei dem **mysticetus** rund zu sein, zu einer schmalen Spitze sich erhebt. Das Breitmaul (**balaena musculus**) oder der breitnasige Wallfisch; der Schnabelfisch (Entenschnabel) **balaena rostrata**; und der Jupiterfisch (Ochsenauge, Finnfisch) **balaena boops**, können als Rassiermesser-Rücken in verkleinertem Maßstabe mit gewissen speziellen Unterscheidungen betrachtet werden. In der Regel sind es diese kleinen Wallfische, welche die norwegischen und schetländischen Küsten besuchen und bisweilen auch in den brittischen Gewässern sich blicken lassen; jedoch weder sie, noch **balaena physalis** machen je die Aufmerksamkeit eines erfahrenen Fischers rege.

Außer dem **mysticetus** ist die einzige Gattung, welche einen Gegenstand des regelmäßigen Wallfischfanges ausmacht, der Kachelot — Pottfisch — (**physeter microps**) oder der Wallrath-Wallfisch. Man trifft ihn hin und wieder in den nördlichen Gewässern, insbesondere an der americanischen Küste, am häufigsten jedoch vornehmlich in den Gewässern der antarktischen Zone, wo er den Hauptgegenstand der Südpolfischerei bildet. Der Kachelot scheint von Scoresby nicht beobachtet worden zu sein, obgleich ein männlicher bei Limekilns am Forth ans Land

geworfen und von Sir Robert Sibbald beschrieben worden ist; jedoch nach der Beschreibung von De Reste und Anderen, zeichnet er sich durch eine lange Reihe von Zähnen an der untern, und gänzlichem Mangel an denselben an der obern Kinnlade aus; der Rücken hat eine eigenthümliche Form und hinten einen kleinen Höcker; der Schwanz ist von außerordentlicher Breite. Der Kachelot erscheint in großen Zügen, während der mysticetus, von den brittischen Fischern der wahre Wallfisch genannt, gewöhnlich einzeln angetroffen wird. Diese Züge zählen oft gegen zweihundert, welche meistentheils Weibchen sein sollen, die gewöhnlich von einem Männchen von sehr großem Umfange geführt werden. Sie anzugreifen, ist ein gefährliches Unternehmen; inzwischen gewährt der glückliche Erfolg sehr großen Gewinn, indem oft 10 — 12 Kachelots in einem einzigen Kampfe gefangen werden. Die Beschreibung der Gefahren und Abenteuer dieser Fischerei, übersteigt fast allen Glauben, weshalb es zu bedauern ist, daß Capitän Day's Bescheidenheit ihn verhindert, diejenigen, von denen er selbst Augenzeuge gewesen, zu beschreiben. Die Quantität Oel, welche von dem Kachelot gewonnen wird, ist weit geringer, wie bei dem mysticetus, indem sie in der Regel drei Tonnen nicht übersteigt, allein der Werth ist bei weitem höher, vermöge der Vermischung mit der, Spermaceti oder Wallrath genannten Substanz. Diese Art Oel ist, so lange sie warm ist, flüssig; sobald sie aber in heißes Wasser gethan wird, gerinnt sie zu großen Flocken. Von dieser Wallfischart wird auch die eigenthümliche aromatische, Ambra genannte Substanz gewonnen, welche unter besonderen Umständen im Mastdarm sich bildet und als Unrath ausgeleert wird.

Eine andere Gattung, der Narwal genannt, etwa 16 Fuß lang und 8 Fuß im Umfange, scheint sich von einem kleinen Wallfisch wenig zu unterscheiden, ausgenommen durch einen, aus der oberen Kinnlade hervorragenden, 3 — 10 Fuß langen Fangzahn, der, die Seefahrer

zu der Idee von einem Horn veranlassend, dem Fische die Benennung See-Einhorn verschafft hat. Der Narwal ist schnell in seinen Bewegungen, jedoch ohne große Schwierigkeit zu fangen und liefert zwei bis drei Tonnen trefflichen Oels. Der Delphin, ein anderes, zu den Cetaceen gehöriges und von den Dichtern besungenes Thier, wird hin und wieder angetroffen; und der Nordkaper läßt sich oft in zahlreichen, von einigen der größeren Individuen geleiteten Zügen blicken. Der sogenannte weiße Wallfisch (beluga) ist ebenfalls eine kleinere Gattung und zeichnet sich hauptsächlich durch die Farbe aus.

Sämmtliche Ufer und Gestade der Polargegenden sind von außerordentlich großen Amphibien-Gattungen bedeckt, welche ein Mittelglied zwischen den Wallfischen und den vierfüßigen Thieren zu bilden scheinen — nämlich zwischen den See- und Land-Säugethieren. Unter ihnen zeichnet sich das Walroß (trichecus rosmarus) aus, welches eine solche Aehnlichkeit mit unseren vierfüßigen Hausthieren hat, daß die Seeleute, je nach der Art, wie es ihren Blicken sich dargestellt hat, ihm den Namen Seepferd oder Seekuh beigelegt haben. Es ist ein großes, ungestaltes, schwerfälliges Thier, von 12 — 15 Fuß Länge und 8 — 10 im Umfange haltend, mit kleinem Kopf und kurzen Gliedmaßen, die die Mitte zwischen Floßfedern und Beinen halten. Zum Schutz gegen die außerordentliche Kälte haben diese Thiere nicht blos eine, einen Zoll dicke, mit dichtem Haar bedeckte Haut, sondern auch, gleich den übrigen Cetaceen, eine, den ganzen Körper umgebende Schicht öligen Fettes. Auf diese Weise überzogen, liegen sie mitten im Winter auf dem Eise hingestreckt, ohne den geringsten Nachtheil zu empfinden. Das Walroß zeichnet sich übrigens hauptsächlich durch zwei Fangzähne aus, welche in einer krummen Linie aus der oberen Kinnlade hervorgehen und nahe an zwei Fuß lang sind. Sie sind von wundervoller Weiße, kommen dem Elfenbein fast gleich und werden bei der Verfertigung

künstlicher Zähne vielfach benutzt. Wenn man das Thier in einer geringen Entfernung von vorn betrachtet, so findet man bei ihm eine auffallende Aehnlichkeit mit dem menschlichen Antlitz, was denn auch wohl zu den abenteuerlichen Erzählungen von Seejungfrauen, die man in den nördlichen Gewässern gesehen häben will, Veranlassung gegeben haben mag. Gleich allen Cetaceen, denen das Walroß angehört, ist es friedfertig und harmlos. Capitän Parry beschreibt die träge Ruhe, mit welcher ein Haufe derselben, auf einander geschichtet, auf dem Eise liegt, ohne sich durch das Herannahen von Personen, die zu ihrem Verderben bewaffnet sind, irre machen zu lassen. Jedoch waren sie ohne Zweifel mit den tödtlichen Waffen der Menschen nicht bekannt, da ihr physisches Aeußere nichts darbietet, durch welches sie nicht sollten als zum Kampfe völlig geeignet betrachtet werden können. Auf Spitzbergen, wo sie geraume Zeit von den russischen Jägern zur Beute auserkoren worden sind, sollen sie höchst wachsam sein und eine Wache ausstellen, während die übrigen schlafen. Selbst wenn sie die Gefahr erkennen, sind sie nicht sehr geneigt, ihr zu trotzen, sondern weichen einem Angriffe lieber dadurch aus, daß sie unter das Eis eilen, sobald diejenigen, welche sich hinten befinden, mit ihren Fangzähnen ihre Gefährten vorwärts treiben. Wenn sie jedoch endlich zum Kampfe gezwungen werden, so bestehen sie ihn mit der größten Kaltblütigkeit und Muth; sie halten dann fest aneinander, dringen in vereinter Masse gegen die Böte an und suchen sie mit ihren Fangzähnen umzuwerfen. Auch wenn sie zurückgetrieben werden, sammeln sie sich zu wiederholten Malen und geben endlich nur den Feuerwaffen der Europäer oder der List der Eskimos nach. Mütterliche Liebe und die Entschlossenheit, mit welcher das Weibchen sein Junges vertheidigt, zeigen sich bei ihnen, als Mitgliedern des Wallfischgeschlechtes ebenfalls.

Der Seehund, ein an allen europäischen Küste"

wohlbekanntes Thier, bedarf hier keiner besondern Beschreibung. Die arktischen Arten zeichnen sich durch ihre große Zahl und durch die verschiedenartigen oder vielmehr allgemeinen Zwecke, zu denen sie von den Eskimos verwendet werden, aus. Sie liefern dem Eskimo Nahrung, sie liefern ihm Oel für seine Lampe, und Kleidung; selbst ihre Knochen und Haut dienen ihm zu Materialien für sein leichtes, tragbares Boot und seine Sommerzelte.

Bevor wir die Polargewässer verlassen, müssen wir noch eines andern vermeintlichen Bewohners gedenken, dessen periodische Erscheinung ihn an allen europäischen Küsten einheimisch macht. Jene, wie bereits bemerkt, anscheinend so kalten und unfreundlichen Gewässer enthalten nicht blos eine unbegrenzte Masse animalischen Lebens, sondern auch einen unermeßlichen Ueberfluß, mit dem sie, wie man geglaubt hat, die Meere der gemäßigten Zonen versehen. Von ihnen kommen, wenn wir einigen Naturforschern glauben dürfen, die unendlichen und werthvollen Härings-Züge. Diese unermeßlichen Haufen brechen, nach Bloch, Pennant und Anderen, von ihren eisigen Tiefen im Januar auf, und erscheinen im März an den isländischen Küsten. Ihr um diese Zeit auf den Raum zwischen Grönland und dem Nordkap beschränkter Zug, ist von verhältnißmäßig geringer Breite, aber so dicht geschlossen, daß das Wasser dadurch geschwärzt wird; mit jedem hölzernen Gefäße lassen sich mehrere schöpfen; auch kann man sie mit Wurfgeschossen fangen. Sie folgen gewissen größeren Fischen ihrer Art, welche Könige genannt werden. Diese Könige werden von den Holländern sehr in Ehren gehalten, welche Ihrer Majestäten sorgfältig schonen und sie selbst, wenn sie in den Netzen gefangen werden, wieder in Freiheit setzen, indem sonst die Häringsnation, ihres königlichen Führers beraubt, den Weg zu ihren gewöhnlichen Aufenthaltsorten nicht finden möchte. Nachdem dieses gorße Heer das grönländische Meer verlassen, theilt es sich in zwei Flügel, von denen der rechte

und größte die gerade Richtung nach Schottland einschlägt, an dessen nordöstlicher Spitze er jenes unermeßliche Feld bildet, auf welchem die Holländer so viele Jahre hindurch ihre große Nationalfischerei betrieben, während sie jetzt an den Bootsleuten Wick's und Thurso's Nebenbuhler haben. Eine Abtheilung, die an Zahl geringer ist, bei der sich jedoch Häringe von größerem Werth befinden, füllt die westlichen Buchten von Schottland und dringt, an Irland verbei, bis zu der benachbarten Küste von Frankreich vor. Mittlerweile hat der kleinere oder linke Flügel, nachdem er an der norwegischen Küste sich aufgestellt, das baltische Meer erreicht. Im Juli machen alle diese vorrückenden Divisionen Halt und treten, von einem unbekannten Impulse getrieben, den Rückweg in ihre nordische Heimath an. De Reste hält es für ausgemacht, daß die Häringe bei ihrer Rückkehr einen bisjetzt noch nicht entdeckten Sammelpunkt haben; jedoch möchte es den Anschein haben, daß nur die wirkliche Entdeckung dieses Rendezvous-Orts sein Dasein außer Zweifel setzen könnte. Dem sei nun, wie ihm wolle, gegug, gegen Ende Septembers erreichen sie ihren Wohnsitz unter dem Eise des Pols, wo sie drei Monate verweilen, den übrigen Theil des Jahres mit dem Umherwandern an der Oceansoberfläche zubringen.

Dies ist die Theorie der jährlichen Erscheinung des Härings, die ohne genügende Prüfung von vielen achtungswerthen Naturhistorikern angenommen worden ist. Allein fortgesetzte Beobachtungen haben Zweifel auf den Grundsatz einer arktischen Wanderung geworfen und die periodische Erscheinung des Härings an den europäischen Küsten dem instinktartigen Drange beigemessen, der die mit Floßfedern versehenen Bewohner des Meeres zur Leichzeit nach Orten treibt, wo sie ihre Eier absetzen und die Jungen Nahrung finden können. Wenn dieser Zweck erreicht ist, kehren die Häringe von den Küsten nach ihrer Heimath in tiefere Gewässer zurück. Der weibliche Häring, der an den brittischen Küsten gefangen wird, enthält

in der Regel einen Rogen, und da dieser Rogen den Lebenskeim von zehntausend künftigen Häringen in sich begreift, so ersetzt eine so außerordentliche Fruchtbarkeit leicht die Verwüstungen, welche unter diesen Fischen nicht blos von ihren Brüdern in der Tiefe, sondern auch von dem sinnreichen Menschen, der mit ihrem Einfangen und Vertilgen fortwährend beschäftigt ist, angerichtet wird.

Die anderen Thiere, welche man in den Polargegengen antrifft, gehören hauptsächlich oder ausschließlich dem Lande an.

In den Felsen- und Eishölen wohnt das furchtbarste vierfüßige Thier des Pols, nämlich der grönländische oder der Eisbär. Dieser verwegene Tyrann der Klippen und Schneegefilde des Nordens vereinigt in sich die Stärke des Bären mit der unzähmbaren Grimmigkeit der Hyäne. Eine zottige Hülle von weißem, langen, weichen Haar, und eine große Fettmasse setzt ihn in den Stand, dem Winter dieses grimmigen Clima's zu trotzen. Bei einer Wärme Großbritanniens hat er die peinlichsten Empfindungen; Pennant sah einen Bär, den man von Zeit zu Zeit reichlich mit kaltem Wasser übergießen mußte. Ein anderer, den Professor Jameson vor einigen Jahren besaß, litt offenbar in hohem Grade von der Hitze eines Edinburger Sommers. Der Aufenthaltsort des Bären ist auf den öden arktischen Küsten, oder auf den oft zweihundert Meilen vom Lande entfernten Eisbergen; jedoch ist er, genau genommen, keine Amphibie. Er vermag nicht über wenige Augenblicke unter dem Wasser zu bleiben und er erreicht seine Seestationen blos dadurch, daß er von einer Eistrümmer nach der andern schwimmt. Scoresby beschränkt die zu durchschwimmende Strecke auf 3 — 4 Meilen; inzwischen traf Parry einen Bär in der Barrows-Straße an, wo die Strecke quer durch vierzig Meilen betrug. Der Eisbär geht beständig auf Raub aus; seine Nahrung besteht hauptsächlich in den kleineren Cetaceen und den Seehunden, welche, außer Stande, mit ihm einen Kampf

zu bestehen, ihrem Schicksale dadurch zu entgehen suchen, daß sie sehr auf ihrer Hut sind und bei herannahender Gefahr in die Tiefen des Wassers sich stürzen. Mit dem Walroß besteht er furchtbare und zweifelhafte Kämpfe, indem dieses starke Thier ihn mittelst seiner ungeheueren Fangzähne häufig mit großem Verluste zurücktreibt. Den Wallfisch vermag er nicht anzugreifen, jedoch harrt er begierig des ungeheueren Körpers im todten Zustande, wo derselbe ihm auf lange Zeit ein kostbares Mahl gewährt: er wittert ihn in der Entferung von Meilen. Da aber alle diese Nahrungsmittel ungewiß sind, so bringt er bisweilen wochenlang ohne Nahrung zu und sein wüthender Hunger wird dann schrecklich. In solchen Perioden werden Menschen, die er sich stets zu seiner Beute ausersieht, von ihm mit außerordentlicher Verwegenheit angegriffen.

Die Annalen des Nordens sind mit Erzählungen von dem gefahrvollsten und unglücklichsten Zusammentreffen mit dem Eisbär angefüllt. Das erste und eins der tragischsten hatten Barentz und Heemskerk im Jahre 1596 während ihrer Entdeckungsreise zur Aufsuchung der nordöstlichen Durchfahrt zu bestehen. Nachdem an einer Insel in der Nähe der Waygatzstraße die Anker ausgeworfen worden waren, gingen zwei Matrosen ans Land und auf dem Ufer umher, als sich plötzlich der eine von hinten fest umklammert fühlte. Er glaubte, einer seiner Gefährten wolle einen Scherz machen und rief daher in einem entsprechenden Tone: „Wer ist da? ich bitte dich, laß das sein.“ Sein Gefährte blickte um sich und schrie: „Ein Bär! ein Bär!“ rannte an Bord und rief mit lautem Geschrei die übrige Mannschaft herbei. Die Matrosen eilten mit Piken und Musketen bewaffnet an Ort und Stelle. Der Bär verließ, als er sie herannahen sah, ganz ruhig den verstümmelten Körper, sprang auf einen andern Matrosen zu, schleppte ihn fort und, die Zähne in seinen Körper einschlagend, begann er in langen Zügen sein Blut zu trinken. Die ganze Mannschaft wurde hierdurch

in dem Grade von Schrecken ergriffen, daß sie umkehrte und Hals über Kopf nach dem Schiffe rannte. Als sie hier angekommen waren, blickten sie sich gegenseitig an und konnten grade keine besondere Zufriedenheit mit ihrem Muthe empfinden. Drei von ihnen nahmen sich nunmehr zusammen und beschlossen, das Schicksal ihrer Landsleute zu rächen und deren Körper für ein ordentliches Begräbniß in Sicherheit zu bringen. Sie drangen vor und feuerten Anfangs in einer so ehrfurchtsvollen Entfernung, daß Alle fehlten. Der Schiffszahlmeister schritt hierauf an der Spitze seiner Gefährten kühn vor und das Ungeheuer scharf aufs Korn nehmend, durchborte er dessen Schädel unmittelbar unter dem Auge. Der Bär indessen richtete blos seinen Kopf empor und drang dann, das Schlachtopfer, in dessen Verschlingen er begriffen war, im Maule behaltend, auf die Angreifer ein; da aber diese ihn bald schwanken sahen, stürzten sie mit Säbel und Bajonnette auf ihn los und machten ihm das Garaus. Sie sammelten nunmehr die verstümmelten Gliedmaßen ihrer Kameraden und bestatteten sie anständig zur Erde. Die Haut des 34 Fuß langen Thieres wurde dem Seemann zu Theil, der den erfolgreichen Schuß gethan hatte.

Die Geschichte der Wallfischfänger erzählt eine Menge merkwürdiger Fälle, wo es gelang, den Bären zu entkommen. Ein holländischer Schiffskapitän, Jonge Kees, unternahm es im Jahre 1668 in zwei Böten, einen Bären anzugreifen, dem er mit einer Lanze eine so gefährliche Wunde im Unterleibe beibrachte, daß der Tod unmittelbar darauf folgen zu müssen schien. Kees war nunmehr sorgsam darauf bedacht, die Haut nicht weiter zu verletzen und folgte ihm ganz in der Nähe, um abzuwarten, bis das Thier niederstürzen würde. Der Bär jedoch, der einen kleinen Felsen erklommen hatte, machte von hieraus und in einer Entfernung von 24 Fuß einen Satz auf den Capitän zu, der, auf diese Weise ganz plötzlich überfallen, seine Lanze fallen ließ und unter seinem An-

greifer zu Boden sank. Der Bär legte ihm beide Tatzen auf die Brust, öffnete zwei Reihen furchtbarer Zähne und zauderte einen Augenblick, gleichsam um ihm alle Schrecknisse seiner Lage zu zeigen. In diesem kritischen Momente gelang es einem Matrosen, der blos mit einer Schaufel bewaffnet herbeieilte, das Ungeheuer zu verscheuchen, indem dasselbe sich davon machte, ohne dem Capitän den geringsten Schaden zugefügt zu haben.

Im Jahre 1788 sah sich Capitän Cook, Befehlshaber des „Archangel" in der Nähe der Küste von Spitzbergen plötzlich zwischen den Tatzen eines Bären. Er forderte den ihn begleitenden Wundarzt zu feuern auf, was auch dieser mit einer solchen Schnelligkeit und Geschicklichkeit that, daß er dem Thiere mit der Kugel den Kopf durchbohrte und so den Capitän befreite. Hawkins, Befehlshaber des „Everthorpe", verfolgte im Juli 1818 einen großen Bären und verwundete ihn zweimal; er wollte ihm mit seiner Lanze einen dritten Stoß beibringen; als das Thier auf ihn lossprang, ihn beim Schenkel packte und ihn über Kopf ins Wasser warf. Glücklicher Weise machte es von diesem Vortheil keinen anderen Gebrauch, als seine eigene Flucht zu bewerkstelligen. Capitän Scoresby erwähnt der Mannschaft eines Bootes, welche ein Bär in den Gewässern von Spitzbergen angriff. Dem Thier gelang es jedoch, das Boot zu erklimmen, worauf die Matrosen ihrer Sicherheit wegen augenblicklich ins Wasser sprangen und sich am Kiel festhielten. Der Sieger stieg triumphirend ein und nahm Besitz von dem Boote, in welchem er ruhig sitzen blieb, bis er von anderen Matrosen erschossen wurde. Derselbe Autor erzählt von dem sinnreichen Einfalle eines Matrosen, der, von einem jener Thiere verfolgt, nach und nach seinen Hut, seine Jacke, sein Taschentuch und andere Dinge, die er bei sich trug, von sich warf und dadunch dem Bären, der bei jedem Gegenstande einige Augenblicke verweilte, einen Vorsprung abgewann und endlich glücklich das Schiff erreichte.

Obgleich die Gefräßigkeit des Bären der Art ist, daß er, wie man aus Erfahrung weiß, selbst seines Gleichen nicht schont, so ist doch bei dem Weibchen die mütterliche Liebe eben so unverkennbar, wie bei anderen Bewohnern der Eisgegenden. Nichts wird unversucht gelassen, um den Jungen beizustehen. Ein Bärenweibchen wurde mit seinen zwei Jungen quer über ein Eisfeld von einigen Matrosen verfolgt, und da es fand, daß es die Jungen weder durch eigenes Beispiel, noch durch besondere Töne und Bewegungen zu der erfolderlichen Schnelligkeit veranlassen konnte, nahm es seine Tatzen und schleuderte sie eins ums andere vorwärts. Die kleinen Geschöpfe warfen sich, als die Mutter zu ihnen kam, selbst vor sie, um den Stoß zu empfangen, und auf diese Weise gelang es ihr und ihnen, ihre Flucht zu bewerkstelligen.

Den Bären fehlt es keineswegs an Scharfsinn, und die Art und Weise, wie sie es anstellen, um Seehunde und andere, ihnen zur Nahrung dienende Thiere, zu fangen, liefert davon genügende Beweise. Wie der Eisbär sein Opfer beschleicht, beschreibt Capitän Lyon folgendermaßen: Sobald er ein solches Thier wahrgenommen hat, geht er ruhig ins Wasser und schwimmt nach einer, abwärts vom Winde gelegenen Stelle, von woaus er sich mittelst häufigen Untertauchens nähert und es so einzurichten weiß, daß er beim letzten Auftauchen an die Stelle gelangt, wo der Seehund liegt. Wenn nun dieses arme Thier dadurch zu entkommen trachtet, daß er sich ins Wasser rollt, so geräth er in die Klauen des Bären; bleibt er dagegen liegen, so macht sein Verfolger einen furchtbaren Satz, tödtet ihn auf dem Eise und verzehrt ihn dann mit Gemächlichkeit. Einige Matrosen, welche einen Bären zu fangen beabsichtigten, versteckten die Schlinge eines Tau's unter dem Schnee und legten darin als Lockspeise ein Stück Wallfischfleisch. Der Bär jedoch versuchte dreimal hinter einander die Schlinge bei Seite zu schieben, um so den Köder unversehrt davon tragen zu

können. Capitän Scoresby hatte zwei junge Bären halbgezähmt, so daß sie sogar auf dem Verdecke umherliefen; inzwischen bewiesen sie sich während ihrer Gefangenschaft sehr unruhig und bewerkstelligten endlich ihre Flucht.

Pennant und anderen Autoren zufolge, bildet der Bär Höhlen in den großen Eisbergen und schläft dort, ungestört durch das Getöse der nordischen Stürme, die lange Winternacht hindurch; indessen wird dieser regelmäßige Winterschlaf von neueren Beobachtern bezweifelt. Thatsache scheint zu sein, daß die männlichen Bären den ganzen Winter hindurch nach Beute umherstreifen, indem sie nicht, gleich dem amerikanischen schwarzen Bären, dessen Hauptnahrung in Vegetabilien besteht, der Erstarrung unterworfen sind; wogegen die Weibchen, welche gewöhnlich während der strengsten Jahreszeit trächtig sind, sich fast den ganzen Winter über in ihren Höhlen verborgen halten.

Der Thiere, welche ausschließlich dem Lande angehören und ihre Nahrung im Pflanzenreiche suchen, giebt es in Ländern, die neun Monate des Jahres hindurch mit Schnee bedeckt sind, nothwendiger Weise wenige, sowohl in der Zahl, wie in den Arten. Das Rennthier, ein sehr geduldiges und nützliches Thier, und der beständige Bewohner aller nordischen Länder, trifft man fast so hoch hinauf an, wie es für ein lebendes Wesen nur irgend möglich ist. Dem Lapländer ist es Alles in Allem, und in jenem Clima vermag es stets unter dem Schnee seine Lieblingsnahrung, das Rennthiermoos zu finden. Selbst unter den kälteren arktischen Himmelsstrichen geht es bei seinen Sommerausflügen so weit, wie bis jetzt die Menschen vorgedrungen sind; jedoch gegen Ende Octobers gestattet ihm die tiefgefrorene Erde nicht länger, selbst jene einfache Lieblingsnahrung zu finden. Die Rennthiere sammlen sich dann in große Heerden und wandern dem Süden zu. Man hat sie sogar von der Melville-Insel aus das zugefrorene Meer überschreiten sehen, um ein milderes Clima auf der amerikanischen Küste aufzusuchen.

Die Völkerschaften innerhalb der arktischen Zone zähmen das Rennthier nicht und spannen es eben so wenig in den Schlitten; es dient ihnen nicht einmal zum Lebensunterhalt; dagegen gewährt es ihnen einen Lieblingsgegenstand der Sommerjagd, bietet ihnen eine angenehme Abwechselung in den Speisen dar und liefert ihnen ihre wärmsten und werthvollsten Winterkleidungen. Der Pelz wird stets reicher und behaarter in Verhältniß zu der Intensität der Kälte, gegen welche er die einzige, aber auch genügende Schutzwehr ist. Auf der Jagd wird das Rennthier leicht gefangen, selbst von den Eskimos mit ihren einfachen Bogen und Pfeilen, indem es so einfältig und neugierig ist, daß, wenn Jemand von ihnen fortgeht, sie ihm folgen. Einige dieser Thiere, welche Capitän Parry's Mannschaft auf der Melville-Insel antraf, spielten gleich Schooßhündchen um sie herum und pflegten des Morgens allerhand Luftsprünge zu machen. Das Moschusthier, das einzige, zum Rindergeschlecht gehörige Thier, welches, obgleich in geringer Zahl, bis unter die arktische Zone vordringt, bietet eine angenehme und gesunde Abwechselung in den Nahrungsmitteln dar. Seinen schwerfälligen Körper sichert gegen die Kälte ein außerordentlich dichtes Haar, welches Leib und Gliedmaßen umhüllt, so wie eine untere Schicht von Wolle, welche Pennant die feinste zu sein schien, die er je gesehen, und aus welcher, wie ihm erzählt wurde, Strümpfe verfertigt werden, welche die der schönsten Seide übertreffen. Diese Wolle scheint ein temporäres Winterkleid für das Thier zu sein.

Das Kaninchengeschlecht bietet verschiedene Arten dar, welche der außerordentlichen Strenge der Polarkälte trotzen und zurückbleiben, nachdem jedes andere vierfüßige Landthier, den Bären ausgenommen, nach dem Süden sich geflüchtet hat. Wölfe suchen in großen Rudeln auch in der Mitte des Polarwinters dort Beute. Es scheint schwer zu bestimmen, welche Nahrung sich ihnen in dieser Jahreszeit darbietet; indessen begleitete ein Rudel

regelmäßig die englischen Entdeckungsschiffe, gab auf allen Auswurf Acht und brachte ihnen eine Serenade mit ihrem nächtlichen Geheul. Gleichsam vermöge einer stillschweigenden Uebereinkunft, machten die Wölfe keinen Versuch, die Matrosen anzufallen, indessen drangen sie auf die verwegenste Weise bis an die Seiten des Schiffes vor und auch bisweilen in die Hütten der Eskimos, deren Hunde sie vorzugsweise zur Beute sich ausersehen und sehr schnell verschlingen. Die Eingeborenen fangen sie in Fallen, die durch kleine Eisschuppen gebildet werden, an deren Eingang ein Fallgatter, ebenfalls von Eis, angebracht ist, welches mit dem inwendig befindlichen Köder in Verbindung steht, so daß, wenn der Wolf nach diesem schnappt, das Fallgatter niederfällt und er auf diese Weise gefangen ist. Diese Thiere haben ein so zähes Leben, daß sie oft bei anscheinendem Tode Ueberraschung und selbst Gefahr bringen. Der arktische Fuchs, ein niedliches, kleines, weißes Thier, mit wolligem Haar, gleicht einem kleinen zottigen Hunde und ist in noch größerer Zahl hier vorhanden. Auf Capitän Parry's zweiter Reise wurden gegen hundert dieser Thiere gefangen, von denen einige halbzahm waren und Lieblinge wurden, während andere, ein härteres Loos erleidend, für die Tafel zugerichtet wurden. Ihr Fleisch, welches im Geschmack einige Aehnlichkeit mit dem eines Ziegenlamms hatte, gewährte bei dem fortwährenden Genusse der eingesalzenen Speisen ein liebliches Mahl.

Inzwischen ist der Hund das wichtigste vierfüßige Thier der arktischen Welt und der werthvollste Gegenstand, den das Volk daselbst besitzt, dem es gelungen ist, ihn zu zähmen und ihn eben so geeignet zum Ziehen, wie zum Jagen zu machen. Die Hunde der Grönländer, der Eskimos und der Kamtschadalen sind groß und haben ein etwas wildes Aussehen. Nach Capitän Lyon's Beschreibung haben sie die Gestalt eines Schäferhundes, erreichen die Höhe eines Neufundländers, sind jedoch breit wie die

Bullenbeisser, haben kurze, spitze Ohren, einen dicken Pelz, und einen buschichten Schwanz. Man hat im Allgemeinen die Bemerkung gemacht, daß sie eine große Aehnlichkeit mit dem Wolfe haben, und daher ist denn auch die Meinung vorherrschend, daß sie nichts mehr und nichts weniger, als zahme Wölfe sind. Parry und Richardson erzählen Beispiele, daß Haushunde durch weibliche Wölfe sich haben fortlocken lassen; inzwischen scheint die Gier, mit welcher der Wolf seine vermeintlichen zahmen Brüder verschlingt, eine so nahe Verwandtschaft nicht sehr wahrscheinlich zu machen. Die Natur schützt sie mit Sorgfalt gegen die Kälte, nicht blos durch ein sehr dichtes, langes Haar, sondern auch durch eine weiche, daunenartige Hülle, die sich im Beginn des Winters unmittelbar auf der Haut bildet und beim Herannahen einer milderen Jahreszeit abfällt. Den Eskimos wird ihre harte Behandlung dieser nützlichen Thiere sehr zum Vorwurf gemacht; inzwischen werden sie, so lange sie noch klein sind, mit Sorgsamkeit behandelt, indem die Weiber sie häufig zu sich ins Bett nehmen und aus ihrem eigenen Munde füttern. Sobald sie laufen können, werden sie in einen kleinen Schlitten gespannt, und indem sie sich der Bürde zu entledigen streben, lernen sie ziehen. Inzwischen ist starkes und häufiges Prügeln erforderlich, um sie zu einem regelmäßigen Gespann tüchtig zu machen. Das Härteste jedoch, was sie zu erleiden haben, ist der Mangel an zureichender Nahrung, indem sie in den Hungermonaten nicht mehr erhalten, als eben erforderlich ist, um das Leben zu fristen, und keinesweges genug, um sie vor der größten Magerkeit und Schwachheit zu bewahren. Wie sehr sie unter diesen Umständen vom Hunger geplagt werden, läßt sich an den Gegenständen erkennen, durch die sie ihn bisweilen zu beschwichtigen suchen. So sah Capitän Parry einen Hund, der ein großes Stück Segeltuch, ein zum Trocknen ausgebreitetes baumwollenes Taschentuch und ein Stück von einem linnenen Hemde verschlang. Wir müs-

sen übrigens bedenken, daß die Eskimo's oft sehr bittern Mangel leiden und da sie mit den Hunden einerlei Nahrung haben, so können die Thiere in solcher Noth kaum erwarten, auf gleichen Fuß gestellt zu werden. Diese stiefmütterliche Behandlung scheint inzwischen keinesweges unverträglich mit einem gewissen Grade wahrer Liebe zu den nützlichen Thieren. Die Eingeborenen weigerten sich, sie den Engländern zu verkaufen, bis sie die Versicherung erhalten, daß sie nicht getödtet werden würden. Sie freuten sich außerordentlich, als sie sahen, daß ihnen ein eigenes Haus gebaut wurde, und bei jedem Besuche hatte eine freundschaftliche Wiedererkennungsscene zwischen dem Hunde und seinem alten Herren Statt. Wenn die Thiere in den Schlitten gespannt sind, gebietet eine 20 Fuß lange Peitsche Gehorsam, während ein besonderer Ruf rechts oder links, umkehren oder Halt machen, bezeichnet. Drei Hunde waren im Stande, einen 100 Pfund wiegenden Schlitten mit der Schnelligkeit einer englischen Meile in sechs Minuten fortzuziehen, und ein Führer durcheilte die nämliche Strecke mit 196 Pfund in acht Minuten. Ein ganzes Gespann zählt übrigens 8 — 10 Hunde; obgleich 7 Hunde einen vollbeladenen Schlitten in 4½ Minuten die engl. Meile, und 9 dieser Thiere, welche gebraucht wurden, um Güter von dem „Hecla" nach der „Fury" zu schaffen, 1611 Pfund in 9 Minuten gezogen haben. Capitän Lyon berichtet sehr vortheilhaft über das Gespann, welches er selbst bildete, und welches ihn in der dicksten Finsterniß und durch das furchtbarste Schneegestöber, wo er selbst nicht auf hundert Schritte den Weg gefunden haben würde, von dem einem Schiffe zum anderen auf einer Strecke von einer Meile mit der größten Genauigkeit brachte. Ihre Künste beim Jagen sind ebenfalls von großem Werth; sie sind im Stande, den Seehund in seiner Höhle oder das Rennthier auf den Bergen in einer erstaunenswerthen Entfernung zu wittern. In Rudeln vereint, nehmen sie es sogar mit dem Eisbär auf, oder

halten ihn wenigstens zurück, bis ihre Herren mit Speeren zum Angriffe herbeikommen.

Die Luft ist in diesen öden Gegenden fast in eben dem Grade wie das Wasser mit angemessenen Bewohnern bevölkert, welche sie fortwährend mit Tönen und Leben erfüllen. Auch in dieser Beziehung sind fast alle Arten von denen verschieden, welche in den gemäßigten Himmelsstrichen die Luft durchschneiden. Sie schimmern nicht mit dem glänzenden Gefieder des Kolibri's, noch lassen sie die sanften Töne der Nachtigall erschallen, oder die Luft von den reichen Melodien unserer Waldbewohner ertönen; sondern Meven, Taucherenten und andere Vögel dieser Art, die sich hier in Myriaden vorfinden, lassen die Felsen und Gestade des Nordens von ihrem wilden Geschrei wiederhallen. Sie sind fast alle raubgierig und fleischfressend, und die große Menge von Schalenthieren und Seeinsekten, von denen es in diesen Gewässern wimmelt, so wie die Körper der Riesenthiere, welche entweder im Kampfe unter sich oder mit dem Menschen getödtet worden sind, bieten ihnen unerschöpfliche Nahrungsquellen dar.

Eine Art dieser Vögel, **Procellaria glacialis**, findet man stets und überall um die Grönlandsfahrer versammelt. Nicht ohne Bedeutung Sturmvogel genannt, trotzt derselbe den nordischen Stürmen, wenn diese am furchtbarsten tosen, und sitzt auf dem brausenden Kamme der berghohen Welle so ruhig, als wenn er auf der Oberfläche eines spiegelglatten See's ruhte. Er folgt jenen Schiffen nur zu einem einzigen Zweck: nämlich Stücke vom Wallfischspeck zu erschnappen und sich daran zu laben. Sobald ein Wallfisch an der Seite des Schiffes befestigt ist und man ihn aufzuhauen beginnt, stellt sich ein unermeßlicher Schwarm ein, oft über tausend, und die Vögel harren nun auf die Stücke, welche von dem Fische weggeworfen werden. Das eigenthümliche freudige Kreischen, womit sie ihre rege Begierde zu erkennen geben, die Gier; mit welcher sie nach dem Speck schnappen

und die erstaunliche Größe der Stücke, welche sie verschlingen; der Neid, der gegen diejenigen an den Tag gelegt wird, welche den größten dieser Leckerbissen errungen haben, und die gewaltsamen Maßregeln, welche häufig genommen werden, um ihn denselben zu entreißen — alles dieses gewährt den Seeleuten ein merkwürdiges und belustigendes Schauspiel. Die Meeresoberfläche ist bisweilen in dem Grade von ihnen bedeckt, daß man keinen Stein auf dieselbe werfen kann, ohne nicht einen zu treffen. Wenn sie aufgescheucht werden, so sind augenblicklich unzählige Flügel in Bewegung, und die Vögel, die mit ihren Füßen gegen das Wasser anschlagen, um das Fliegen zu erleichtern, verursachen einen lauten und donnernden Schall.

Inzwischen hat sich dieser Vogel nicht allein jenes köstlichen Oceansfestmahls zu erfreuen, indem daran mit der nämlichen Gier, die verschiedenen Mevenarten Theil nehmen, als die arktische Meve, der Schneevogel (**Larus eburneus**), welcher letztere durch seine reine und schöne Weiße Bewunderung erregt; dessen Geschmack jedoch keinesweges dem glänzenden Gefieder entspricht, indem Wallfischspeck seine Festspeise ist, wobei er ein lautes und unangenehmes Gekreisch hören läßt. Uebrigens haben alle diese zum Rabengeschlecht gehörenden Vögel des nördlichen Himmels einen furchtbaren Nebenbuhler an der grüngrauen Meve (**Larus glaucus**), die ihnen an Gefräßigkeit gleichkommt und an Kraft und Stärke alle übertrifft. Wegen dieses Umstandes haben die Holländer diesem Vogel den Namen Bürgermeister beigelegt; indessen macht, wie wir voraussetzen, diese weise Magistratsperson von ihrer Gewalt einen ganz anderen Gebrauch, als ihr geflügelter Repräsentant, welcher sie blos zu dem Zwecke anwendet, um den schwächeren Arten dasjenige, was sie besitzen und ihm wünschenswerth scheint, wegzuschnappen. Er kreis't gewöhnlich hoch in der Luft, oder sitzt auf den luftigen Eiszipfeln, von wo aus, sobald er einen Lecker-

bissen erspäht hat, er auf den Besitzer herabstürzt, der, mag er nun ein Sturm- oder Schneevogel sein, die in Anspruch genommene Beute augenblicklich fahren läßt. Zum Glück für die schwächeren Arten ist die Bürgermeister-Art an Zahl sehr gering, wenn man sie mit der Menge vergleicht, welche er tyrannisirt.

Das Anas-Geschlecht, welches den Schwan, die Gans und die Ente — große, nützliche und hin und wieder schöne Vögel in sich begreift, durchstreicht in weitem Fluge alle nordische Meere und Gewässer. Gleich dem übrigen Theil der Anseres, haben alle Vögel eine Schwimmhaut an den Füßen, indem deren Zehen durch eine Membran mit einander verbunden sind, wodurch sie in den Stand gesetzt werden, sich eben so leicht im Wasser wie auf dem Lande zu bewegen. Der Schwan mit seinem stattlichen Gefieder besucht hauptsächlich die Binnenseen und Teiche, deren friedfertiger Monarch er genannt worden ist. Die Gans, ein weniger schöner, aber nützlicherer Vogel, unternimmt jedes Frühjahr in unzähligen Schaaren eine Wanderung, um auf den arktischen Gestaden und Ufern zu brüten, und bietet allen nordischen Völkerschaften eine kostbare Nahrungsquelle dar. Die Hudsons-Bai-Gesellschaft salzt jährlich 3 — 4000 für den Winter ein. Die Indianer feiern den Monat ihrer Ankunft unter dem Namen des Gänsemonats. Die Auswanderung während der strengen Jahreszeit, zu welcher selbst vierfüßige Thiere schreiten, ist ein noch um so natürlicheres Hülfsmittel für die befiederten Geschöpfe. Selbst im September waren die Schaaren von Gänsen, welche ihren Weg nach dem Süden einschlugen, dem Cupitä Franklin ein warnendes Vorzeichen des Winters, der vor der Thüre war.

Die Ente erreicht einen noch höheren Breitengrad, als die Gans, und erträgt auch eine schärfere Kälte. Große Schaaren der sogenannten Eidergänse kommen im Frühjahre an den nördlichsten Küsten von Grönland an. Alle Vögel, welche über die Eisgewässer fliegen; sind von der

Natur mit einem reichen und starken Gefieder und unmittelbar auf der Haut mit einer weichen daunigen Hülle ausgestattet; und die Völkerschaften jener Länder haben die Entdeckung gemacht, daß die Vogel-Haut, mit den Federn nach innen gekehrt, die behaglichsten Kleidungsstücke bildet. Die Daunen aller bekannten Vögelarten werden an Feinheit von denen der Eidergans übertroffen, welche sich durch ihre köstliche Weichheit für königliche Ruhelager eignen. Ein Pfund Eiderdaunen wird, nach Sir Charles Giesecke, gewöhnlich für ein Pfund Sterling verkauft. Die feinsten sind diejenigen, welche der Vogel aus seiner Brust rupft, um das Innere des Nestes damit auszustatten. Der Grönländer, der diesen Zeitpunkt abwartet, nimmt dieses kostbare Lager, sobald es fertig ist, weg, worauf die armen Geschöpfe ein zweites bilden, welches dasselbe Schicksal hat.

Unter die übrigen arktischen Vögel gehören namentlich das Taucherhuhn (Colymbus), dessen Haut eine eigenthümliche behagliche Kleidung gewährt; der Sandpfeifer (Tringa); der Kibitz (Charadrius), das Haselhuhn (Tetrao), von dem eine Art vorhanden ist, die wegen des leckerhaften Fleisches sehr geschätzt wird, und welche alle das Innere von Grönland bewohnen. Alle Haselhuhnarten wechseln die Farbe ihres Gefieders, welches im Sommer buntgrau oder braun und in den Wintermonaten schneeweiß ist. De Reste zufolge wird das dunkele Sommerkleid gegen Ende des Herbstes abgeworfen und ein neues Gefieder kommt zum Vorschein, welches weiß ist, bis es durch die Wärme des folgenden Frühjahres eine dunkelere Farbe erhält — oder, um die Sache genauer zu bezeichnen, ein partielles Mausern hat im Herbste Statt, während welcher Zeit alle farbige Federn ausgestoßen und durch weiße ersetzt werden; wogegen im Frühjahre die meisten dieser weißen Federn wieder ausfallen, um anderen, mit reicheren und verschiedenartigeren Farben des Sommers geschmückten Platz zu machen. Capitän

Parry sah diese letztere Veränderung bei den Haselhühnern auf der Melville-Insel so rasch vor sich gehen, daß sie mit jedem Tage erkennbar war.

Das Pflanzenreich besitzt an dieser finstern und äußersten Gränze der Erde nicht den wichtigen und gebietenden Character, wie das Thierreich. Die Natur konnte, ohne von ihrem System und ihren Gesetzen gänzlich abzugehen, einen Boden, welcher neun Monate des Jahres hindurch so hart wie Stein gefroren und mit viele Fuß tiefem Schnee bedeckt ist, nicht mit Grün und Vegetation ausstatten. Zwar sprossen die Pflanzen milderer Himmelsstriche, wenn sie während des kurzen und hellen Sommers eingesetzt werden; empor, und gewinnen auf eine Zeitlang ein vielversprechendes Ansehen; jedoch durch den frühzeitigen Winter werden sie sämmtlich in der Blüthe geknickt. Demnach entwickelt die Natur in den nördlichen Regionen, besonders in den der arktischen Zone sich nähernden Gegenden, Hülfsquellen, die denen ähnlich sind, durch welche sie das animalische Leben unterhält. Die Tanne, die Fichte und andere Bäume dieser Himmelsstriche lassen, wenn sie angebohrt werden, zwar nicht die balsamischen, wohlriechenden Harze Arabiens und Indiens, wohl aber einen reichen, dicken, groben Saft von sich, durch den ihre innere Wärme erhalten worden ist, und der in der Gestalt von Pech, Theer und Terpentin viele werthvolle Handelsgegenstände liefert. Durch die erhaltende Kraft dieses Saftes sind die nordamerikanischen Seen von hohen dunkelen Forsten bekränzt, welche den angebauten Ländern eine unerschöpfliche Quelle kostbaren Bauholzes darbieten. Selbst ihr düsteres Grün trotzt den Winter hindurch der ganzen Wuth der nordischen Stürme, während die Waldungen des Südens jeden Herbst den Boden mit ihren falben Blättern bestreuen. Bevor jedoch dieser prachtvolle Wachsthum die strenge Region der arktischen Gränze erreicht, verarmt derselbe. Bäume, welche der Stolz der Forsten waren, schrumpfen in magere, verkrüp-

pelte Sträuche zusammen. Unter dem Polarkreise erheben sich diese Monarchen des Waldes, wenn sie zum Vorschein gekommen sind, blos zu der Höhe weniger Fuße und treiben ihre Zweige in die Breite. Auf der Melvilleschen Halbinsel bietet fast blos die Zwergweide und die **Andromeda tetragona** den Eskimos eine dürftige Quelle an Holz für ihre Waffen und Geräthschaften dar. Inzwischen werden häufig beträchtliche Quantitäten Treibholzes längs vielen der unfruchtbaren Gestade der arktischen Regionen gefunden, von dem man vermuthet, daß es ursprünglich aus den siberischen und anderen nordischen Flüssen fortgetrieben worden ist.

Die in diesen öden Gegenden am häufigsten sich vorfindenden Pflanzen gehören zu dem Geschlechte der Moose und Flechten, der **Cryptogamia** (Linné), den **Acotyledones** (Jussieu). Die dürftige Vegetation, mit welcher der arktische Boden ausgestattet ist, scheint daher eher ein Ausschwitzen aus den Felsen, als das Erzeugniß des Bodens zu sein. Und doch werden die Moose und Flechten, welche die vorherrschenden Kennzeichen an sich tragen, nicht blos in großer Menge erzeugt, sondern besitzen auch eine nährende und heilsame Eigenschaft, die sich unter glücklicheren Himmelstrichen nicht äußert. Eine Moosart (**L. rangiferinus**, Linné) bietet den Lapländern die Hauptnahrungsquelle dar, indem sie das Rennthier und das Rennthier den Lapländer unterhält. Das isländische Moos macht, zu einer Suppe gekocht, oder zu Brod gebacken, einen wesentlichen Theil der Nahrung der Eingeborenen aus. Weiter nordwärts, wo die Tiefe des Schnees und der fortwährende Frost die Eingeborenen an das Land und zu thierischen Nahrungsmitteln treibt, gewähren diese Vegetabilien dem Rennthiere und anderen, davon sich nährenden aierfüßigen Thieren noch immer Unterhalt. Es giebt selbst eine besondere Moosart, deren sich die Eingeborenen, um das Licht ihrer Lampen damit zu nähren, bedienen. Der **Fungus** oder Pilz, welcher sich ohne Hülfe

einer eigenen Wurzel nährt, und die **Filices** oder Farnkräuter, welche blos in einzelnen sich ausbreitenden Blättern bestehen, deren mittlere Rippe den ganzen Stiel bildet, während ihre dünnen Wurzeln sich unter der Oberfläche des Bodens ausbreiten — finden selbst in Grönland die Mittel zu ihrem Dasein.

Die Klasse der **Algae** und insbesondere die Familie der **Fuci**, welche fast die ganze Mannichfaltigkeit der Seepflanzen in sich begreift, gedeiht in erstaunlichem Ueberflusse an den nördlichen Gestaden. Diese unausgebildeten Pflanzen, welche wenig oder keine Unterscheidung im Stiel, in der Wurzel oder in den Blättern an sich tragen, bedecken die grönländische Küste mit unter dem Wasser befindlichen Wiesen. Auch die **Confervae**, eine andere Abtheilung derselben Klasse, mit ihren zahlreichen Fasern, gedeihen ebenfalls in großer Menge.

Nur wenige, zu dieser unvollkommenen Vegetationsklasse gehörige Pflanzen schmücken während des kurzen Sommerglanzes die nordischen Gefilde, obgleich durch die Einwirkung der Sonnenstrahlen in dieser Jahreszeit einige der schönsten aus dem Blumengeschlechte ihre Blumenblätter entfalten. Die Ranunkel und die Anemone tragen ihre reichen und verschiedenartigen Farben zur Schau; mehrere Arten des Steinbrechs treiben Blüten; und auch der gelbe Mohn hat ein freundliches Ansehen; so daß das **Papaver**-Geschlecht, welches die hindostanschen Ebenen schmückt, zu dem letztern gehört, welches unter dem Schnee des Pols erstirbt. Die edlen Früchte reifen nicht unter diesem unwirthlichen Himmel, inzwischen findet man wenigstens Gesträuche, welche köstliche Beeren tragen, an den Gränzen der arktischen Zone in unsäglicher Menge vor. Die nordischen Indianer betrachten die Früchte eines, **Aronia ovalis** genannten Strauches als die leckerhafteste Speise, und außer ihnen haben sie Erdbeeren, Brombeeren, rothe Heidelbeeren und verschiedene andere. Verschiedene dieser Beerenarten werden von dem ersten Winter-

schnee bedeckt, um sie, wie man glaubt, zur Reife zu bringen, und wenn im Frühjahre der Schnee schmilzt, so hängen die Beeren noch an den Zweigen, während die Knospen der übrigen Arten hervorbrechen. Es gewährt dies einen herrlichen Eindruck, den derjenige nicht kennt, welcher die Oede, die unmittelbar vorhergegangen ist, nicht selbst gewährt hat.

Diese traurigen Himmelsstriche besitzen eine kostbare Gabe in den als Gegengift wider den Skorbut wirkenden Pflanzen, welche der grimmigsten Kälte der arktischen Zone trotzen. Die **Cochlearia**, ein dichtbuschige, saftige Pflanze von außerordentlicher Feuchtigkeit, wird mit Bezeichnung ihrer Eigenschaft Skorbutgras genannt; und die verschiedenen Sauerampferarten, besonders der **Rumex digynus**, wurden von Capitän Parry an der äußersten Grenze der Vegetation unter dem Schnee blühend gefunden.

Die außerordentliche Erscheinung, welche der von Capitän Roß und anderen Reisenden, die den Nordpol besucht haben, beobachtete rothe Schnee darbietet, hat natürlicher Weise überall das größte Interesse erregt. Das seltsame Ansehen einer Substanz, mit welcher wir nie unterlassen, die Idee der reinsten und blendendsten Weiße zu verknüpfen, rührt, wie man sich überzeugt hat, von sehr kleinen vegetabilischen Körpern her, die zu der Klasse der kryptogamischen Pflanzen und der **Algae** gehören. Sie bilden die Gattung des **Protococcus nivalis** nach Agardh, welche synonym mit jener von **Uredo nivalis**, nach Bauer, ist. Diese Pflanze scheint keinesweges dem arktischen Schnee ausschließlich anzugehören, indem man sie sowohl auf den Kalksteinfelsen der schottischen Insel Lismore, als auch auf den Alpen und in anderen Theilen Europas antrifft. Schon im Jahre 1760 entdeckte sie Saussure auf dem Berge Breven in der Schweiz und er fand sie späterhin so häufig vor, daß er seine Verwunderung darüber ausdrückt, daß sie der Aufmerksamkeit Scheuchzer's und anderer gelehrten Reisenden entgangen sei. Ramond, des-

sen Beobachtungen die Schärfe der Wissenschaft mit der Auffassung des Pittoresken so schön in sich vereinigen, fand rothen Schnee auf den pyrenäischen Gebirgen, gleichwie dessen Sommerfeldt auf den norwegischen fand. Im Jahre 1818 verbreiteten sich große Massen derselben Substanz sowohl über die Apenninen, wie über die italienischen Alpen; und es wird erzählt, daß zehn Jahre früher die Umgegend von Belluno und Feltre bis zur Höhe von 20 Centimetern mit rosenfarbigem Schnee bedeckt war.

Capitän Roß zufolge, waren die arktischen Berge, auf denen er den rothen Schnee wahrnahm, etwa 600 Fuß hoch und dehnten sich 8 engl. Meilen in die Länge aus. Bis zu welcher Tiefe die Farbe dringt, wird verschieden angegeben. Einige fanden sie noch viele Fuß unter der Oberfläche vor, während Andere sich stets überzeugten, daß sie blos einen oder zwei Zoll tief eingedrungen war. Es ist kein Grund vorhanden, die Farbe und den Schnee selbst als das Erzeugniß einer Naturerscheinung zu betrachten, obgleich Humboldt mit Zuverlässigkeit eines Schauers von rothem Hagel erwähnt, der in Paramo de Guanacos, in Südamerika, fiel. Ohne allen Zweifel ist Feuchtigkeit wesentlich nothwendig für die Erzeugung jener Pflanze, wie sie dies bei allen übrigen algis ist; sobald sie jedoch einmal entstanden ist, scheint sie die Kraft einer fortwährenden und zunehmenden Vegetation zu besitzen, selbst auf Felsen und Steinen, und blos mit einer gelegentlichen Nahrung durch Flüssigkeit. Die Fortpflanzung kleiner vegetabilischen Gestalten wird, gleich der Vermehrung der Thierchen, unter günstigen Umständen mit einer wahrhaft erstaunenswürdigen Entwickelungs-Schnelligkeit bewirkt; und die der Wahrheit am nächsten kommende Hypothese scheint die zu sein, daß der Schnee nicht der natürliche Sitz des protococcus nivalis ist, sondern daß er, vermöge seiner großen Lebens-Zähigkeit, nicht blos seine Vitalität auf jenem kalten und unwirthlichen Boden behält, sondern auch beim theilweisen Aufthauen

des Schnee's sich fortzupflanzen und zu vermehren fortfährt. Wenn dies der Fall ist, so kann man sich leicht denken, welch außerordentlich große Strecke während des Aufthauens und gelegentlichen Abflusses des Schneewassers von dieser rothen Farbe bedeckt werden kann. Ist die Pflanze in dem ewigen Schnee des Nordens einmal vorhanden, so wird sie zahlreicher, als der Sand am Meere; und, von Jahr zu Jahr an Dichtigkeit gewinnend, bietet sie endlich dem erstaunten und sich verwundernden Seefahrer einen in seiner Wirklichkeit überraschendern Anblick dar, als die fabelhaften Wunder eines arabischen Mährchens.

Es ist von den Botanikern ein merkwürdiges Wechselverhältniß zwischen einem weißen Boden und einer rothen Blume beobachtet worden. So wird die reiche und prachtvolle Varietät der **Anthyllis vulneraria** blos in einem Kalkboden gefunden, und viele der höheren Klassen der Blütenpflanzen äußern eine entschiedene Neigung, rothfarbige Blumenblätter hervorzutreiben, sobald sie auf weißen Kalkboden versetzt worden. „Um wie viel mächtiger", sagt Agardh, „muß dieses Gesetz auf Pflanzen wie die **Algae** wirken, bei denen die Farbe einen wesentlichen Theil bildet." Daß ein übermäßiges Licht die eigenthümliche oder wenigstens vorherrschende Farbe der Schneepflanze hervorbringt, läßt sich, wie man behaupten darf, durch die merkwürdige Thatsache erklären, daß die rothe Farbe sich allmählig in eine grüne umwandelt, sobald sie mehr oder weniger von der Einwirkung des Lichts zwischen den Felsenspalten oder unter den Höhlungen oder Steinschichten ausgeschlossen wird. Ist dies der Fall, so wird es weniger unbegreiflich scheinen, daß dieselbe Pflanze, welche auf den Schneegefielden der arktischen Regionen, oder auf den hocherhabenen Alpen der südlichen Länder erzeugt wird, bisweilen, selbst während der Sommerhitze, die glänzend weißen Kalksteine der Ebenen bedeckend angetroffen wird. In Ebenen wurde sie von dem Baron Wrangler in der Provinz Nerike gefunden und von ihm **Lepraria kerme-**

sina genannt; und man hat seitdem sich überzeugt, daß die beiden vermeintlichen Arten eine und dieselbe sind.

Indem wir mit unseren Bemerkungen über diesen merkwürdigen Gegenstand schließen, fügen wir noch hinzu, daß sobald die Wärme der wiederkehrenden Sonne die Schneedecke zum Theil aufgelöst und so zur Erzeugung und Entwickelung jener mikroskopischen Pflanzen beigetragen hat, die belebende Kraft des Sonnenlichtes, mit Hülfe einer besonderen, bis jetzt unbekannten, der natürlichen Weiße des Schnee's selbst angehörenden Eigenthümlichkeit, in hohem Grade auf die Erzeugung der schönen Farbe, durch welche jene Pflanzen sich auszeichnen, einwirkt.

Drittes Kapitel.

Reisen nach dem Norden im Alterthume und Mittelalter.

Reise des Pytheas. — Expeditionen von Norwegen aus. — Othere. — Colonisation Islands. — Zeno. — Quirini.

Die vor der großen Epoche der Seeunternehmungen und der Erfindung des Kompasses unternommenen Reisen nach dem Norden waren gering in der Zahl und erstreckten sich kaum bis zu den, den Pol umgebenden Gegenden, deren Beschreibung den Hauptgegenstand des vorliegenden Werkes bildet. Es wird daher genügen, mit kurzen Worten die Schritte zu bezeichnen, durch welche die Entdeckungen bis in diese fernen und fast unzugänglichen Länder und Meere vordrangen.

Das mittelländische Meer, dessen Küsten den ersten civilisirten Theil des Westen bildeten, war die Wiege der europäischen Schifffahrt. Wenn Tyrus, im Hintergrunde dieses Meeres gelegen, der früheste Sitz des Handels war, so war offenbar Carthago, die Tochter von Tyrus, der erste Staat, welcher bedeutende Entdeckungsreisen im Ocean veranstaltete. Inzwischen wurde darüber das tiefste Stillschweigen beobachtet, was von dem eifersüchtigen und monopolsüchtigen Character dieses einst so mächtigen und rei-

chen Volkes herrührte. Die alten Autoren geben blos einige wenige und zerstreute Notizen von der Reise des Himilco, der längs den äußeren Küsten Spaniens und Frankreichs gesegelt und die südliche Spitze von Britannien erreicht zu haben scheint. Dies war wahrscheinlich der Vorläufer zu einer Reihe von Reisen, welche zu dem Zwecke unternommen wurden, um Zinn, ein damals seltenes und kostbares Metall, zu erlangen. Die Cassiteriden oder Zinninseln, welche Cornwallis und die Scilly's gewesen und im Begriffe mit einander verbunden worden zu sein scheinen, sind bei den ersten europäischen Autoren ein mysteriöser und berühmter Name.

Der ausgezeichnetste unter den, den Norden besuchenden griechischen Seefahrern war Pytheas, ein Bürger von Marseille, einer griechischen Handelscolonie, welche, durch ihre Lage begünstigt, der Hauptstapelplatz für den brittischen Handel, der schon damals von einiger Wichtigkeit war, geworden war. Dieser Handel wurde indessen nicht auf dem Seewege, sondern auf dem Landwege durch Gallien betrieben. Pytheas scheint der Erste gewesen zu sein; der, von wißbegieriger Neugierde beseelt, übers Meer nach der brittischen Küste zu gelangen trachtete und bis zu den fernsten Gränzen des Nordens vorzudringen suchte. Wir kennen diese Reise freilich nur auf eine unvollkommene Weise, indem wir die Beschreibung derselben ausschließlich Strabo verdanken, der in seinem Berichte das Ganze als eine handgreifliche Betrügerei lächerlich zu machen sucht; indessen sind gerade die Einzelnheiten, auf die er diesen Verdacht gründet, geeignet, nach ihnen das Gegentheil zu behaupten. Pytheas scheint die Meerenge von Gibraltar passirt und den Weg längs den westlichen Küsten von Frankreich und Spanien, welche beiden Länder er, aus einem früheren Mißverständnisse, im Begriffe mit einander vermengt, eingeschlagen zu haben. Hierauf scheint er durch den englischen Kanal und längs den Ostküsten von Eng-

land und Schottland gesegelt zu sein, bis er die nördliche Spitze der Insel erreichte. Nicht zufrieden mit diesem Erfolge, steuerte er auf dem unermeßlichen Ocean nordwärts, bis er nach sechs Tagen Thule erreichte, eine Insel, wo er während des Sommers fand, daß ein immerwährendes Licht Tag und Nacht herrschte. Unmittelbar jenseits derselben wurde er in seinen Fortschritten gehemmt, durch ein Hinderniß eigenthümlicher Art, durch etwas, was weder Erde, noch Luft, nuch Wolke, sondern eine Mischung aus allen dreien war, und eine dicke, zähe Substanz bildete, durch die man unmöglich vordringen konnte. Diese Behauptungen haben die skeptischen Gegner des Pytheas sehr zu ihrem Vortheile zu benutzen gewußt; indessen sind die schottländischen Sommertage wirklich sehr lang und die dichten und düsteren Nebel, mit denen die nördliche See oft beladen ist, mochten einen eigenthümlichen Eindruck auf einen Mann gemacht haben, der sich in diesen unbekannten Ocean, so weit jenseits der Gränzen der früheren Schifffahrt, gewagt hatte. Es hält übrigens schwer, mit Bougainville anzunehmen, daß die Reise des Pytheas bis Island sich erstreckt habe, obgleich derselbe in einer anderen Richtung bis ins baltische Meer vorgedrungen zu sein und einige richtige Notizen über dessen Uferländer, die den Völkerschaften am mittelländischen Meere fast blos durch die Eigenschaften des von dorther zu ihnen gelangten Bernsteins bekannt waren, nach Hause gebracht zu haben scheint.

Die Reise des Pytheas, obgleich offenbar ganz authentisch, führte zu keiner Veränderung in den Kanälen des Massilienschen Handels. Wahrscheinlich fand man den Transport brittischer Produkte durch Gallien wohlfeiler und bequemer, als die Herbeischaffung derselben auf einem so langen und gefährlichen Wege. Die einzigen späteren Beiträge zu der Kenntniß der nördlichen Gewässer im Alterthume wurden von den Römern geliefert, welche,

um zu erobern, genöthigt waren, die Länder näher zu erforschen. Agricola sandte, bevor er den Feldzug unternahm, durch den Schottland zu einer römischen Provinz gemacht werden sollte, Flotten aus, um ihre nördlichsten Ufer und Buchten zu untersuchen. Die Römer scheinen jedoch nie einzig und allein Entdeckungen bezweckende Seeexpeditionen nach dem Norden oder irgend einer anderen Gegend überhaupt unternommem zu haben. Ihre Beschreibung von Schottland selbst ist außerordentlich unvollkommen, und obgleich sie die europäischen Ufer östlich bis Rußland beschrieben haben, so haben sie sich doch Skandinavien blos als eine Gruppe großer Inseln in der Nordsee vorgestellt.

Beim Verfalle des römischen Reichs wurde dieses früher fast unbekannte Land, nämlich Skandinavien, der Sitz einer höchst furchtbaren und ausgedehnten Seemacht. Norwegen, unter der furchtbaren Herrschaft Harald Härfagers (des Schönhaarigen), und Dänemark unter Gorm und Kanut, sandten Flotten aus, welche alle Seestaaten Europa's ausplünderten und viele derselben theils temporär, theils auf die Dauer sich unterwarfen. Inzwischen gingen ihre Expeditionen vom Norden aus, nicht nach dem Norden, und Zweck derselben war nicht Bereicherung der Wissenschaft, sondern Raub und Eroberung. Die Besitzer des Geheimnisses der Runen waren in der That nicht ohne einen Anstrich von Wissenschaft und Dichtkunst; allein ihre Sagas oder poetische Chroniken feiern blos die Thaten ihrer mächtigen Seekönige und Seeräuber, nicht aber Gegenstände, die mit dem Handel oder den Künsten des Friedens in Verbindung stehen. Inzwischen setzte eine Verbindung mit jenen Runendichtern Alfred, einen berühmten Fürsten, der in jenem finstern Zeitalter so hell leuchtete, tn den Stand, Nachrichten über jene äußersten, den Griechen und Römern unbekannt gebliebenen Gränzen der Erde einzuziehen. Othere, ein Häuptling, der aus den

oberen Gegenden Norwegens gekommen war, lieferte selbst über eine längs den arktischen Ufern Europa's unternommene Reise einige Notizen.

Othere wurde in seiner Heimath als ein reicher Mann betrachtet, da er 20 Ochsen, 20 Schafe und 600 zahme Rennthiere besaß. Von einem uneigennützigen, wißbegierigen Geiste angefeuert, unternahm er eine Reise zu dem Zwecke, um die nordwärts von dem hohen Breitengrade, unter welchem seine Herrschaft gelegen war, befindlichen Regionen zu untersuchen. Er verfolgte diese Richtung sechs Tage lang, was ihn bis zum Nordkap, der nördlichsten Spitze des europäischen Festlandes gebracht zu haben scheint; segelte dann drei Tage ost- und darauf fünf Tage südwärts. Er fand überall das zu seiner Rechten liegende Land öde und blos von einigen wenigen wandernden Hirten und Jägern finnischer Herkunft durchstreift. Er gelangte endlich zu einem großen Flusse, dessen entgegengesetztes Ufer von den Bjarmaländern oder Bewohnern des nördlichen Rußlands dicht bevölkert war. Dieses Volk bewies sich in dem Grade feindselig gegen ihn, daß er sich genöthigt sah, umzukehren. Der Fang des Wallrosses wurde hier mit so glücklichem Erfolge betrieben, daß sich dadurch späterhin Viele veranlaßt fanden, die nämliche Reise zu unternehmen. Forster ist der Meinung, Othere sei bis in das weiße Meer vorgedrungen; allein wir glauben nicht, daß eine achttägige Fahrt von dem Nordkap aus ihn weiter als bis zum Flusse Kola bringen konnte, was auch mit dem berichteten Umstande übereinstimmt, daß er an der Gränze des russischen Laplands gehemmt worden.

Die Normannen suchten die von ihnen zur Plünderung und Eroberung ausersehenen reichen Länder stets im Süden auf. Ihre öden Regionen zu verlassen, um andere, noch ödere aufzusuchen, konnte durchaus nicht in ihren Planen liegen; da indessen das Meer mit ihren Se-

geln bedeckt war, so wurden bisweilen einige derselben durch Stürme oder andere Umstände in jene Gewässer verschlagen. Im Jahre 1861 entdeckte Nadodd auf einem Seeraubzuge unerwarteter Weise Island. Diese Insel bot einer Nation von Freibeutern wenig Anlockendes dar, jedoch fanden sich Materialien zur Colonisation auf derselben vor. Harald hatte, indem er sich zum Beherrscher von ganz Norwegen aufgeworfen, die Rechte und die Macht unzähliger kleiner Unterkönige vernichtet und auf diese Weise eine Menge Mißvergnügter erzeugt. Er war bereit, ihnen eine immerwährende Freistätte unter jenem eisigen Himmelsstriche zu gewähren, und sie waren bereit, dieses Anerbieten anzunehmen. Zahlreiche Haufen von Auswanderern begaben sich nach und nach nach Island, wo sie einen unabhängigen Freistaat organisirten. Im Laufe des eilften Jahrhunderts führten Zufall oder Unternehmungsgeist grönländische Seefahrer in südlicher Richtung nach einer anderen Küste, welche sie Vinland (Weinland) nannten und von der man allgemein vermuthet hat, daß es Amerika gewesen sei, obgleich, nach einer sorgfältigen Prüfung der Autoritäten, auf die man diese Meinung stützt, wir uns zu der Ansicht bekennen, daß das neuentdeckte Land nichts weiter als ein südlicherer Theil von Grönland gewesen ist. Die dem vorliegenden Werke gesteckten Gränzen gestatten uns jedoch keinen detaillirten Bericht über jene Niederlassungen.

Die republikanischen Städte Italiens fachten während des Mittelalters den erloschenen Handels- und Schifffahrtsgeist wieder an und erhoben Beides zu einem Grade des Gedeihens, der wahrscheinlich demjenigen gleichkam, den Handel und Schifffahrt von Tyrus und Karthago während der Culminationsperiode ihres Ruhms erreicht hatten. Jene Städte gelangten zu einer Macht und einem Reichthume, wodurch sie in den Stand gesetzt wurden, sich den größten Königreichen an die Seite zu stel-

len. Ihr Handel beschränkte sich jedoch hauptsächlich auf das mittelländische Meerr, insbesondere auf dessen Ostküsten, wohin theils zu Lande, theils über das rothe Meer die Produkte Indiens gebracht wurden. Wenige waren geneigt, diese bekannte und goldene Straße zu verlassen, um den Stürmen des Oceans und des Nordens zu trotzen; nichts destoweniger fehlte es nicht an abenteuersüchtigen Geistern, welche es unternahmen und im Stande waren, bis in jene fernen Gewässer vorzudringen.

Nicolo Zeno, ein ausgezeichneter venetianischer Kaufmann von edler Herkunft, unternahm im Jahre 1380 eine Reise nach Flandern, auf welcher ein Sturm ihn an eine Küste verschlug, die er Friesland nannte. Die Lage dieser unbekannten Küste ist ein streitiger Gegenstand gewesen, und Einige haben sogar zu der Hypothese ihre Zuflucht genommen, daß das Land seitdem von dem Ocean verschlungen worden sei. Wenn wir jedoch finden, daß Friesland in der That eine Gruppe von Inseln war, deden die Namen Talas, Broas, Bres, Iscant, die leicht in Zeal, Brassa, Unst umgewandelt werden konnten, beigelegt worden sind, so können wir mit Forster daraus den Schluß ziehen, daß jenes Land wahrscheinlich mit den shetländischen Inseln identisch war. Zeno, der in einem völlig entblößten Zustande ans Land geworfen worden war, wurde auf das Gütigste von dem Fürsten Zichmni, dessen Name eine verdorbene Aussprache von Sinclair zu sein scheint, aufgenommen. Da dieser Fürst Zeno sehr erfahren in der Schifffahrt fand, so schenkte er ihm das vollste Vertrauen und stellte verschiedene Seeexpeditionen unter seinen Befehl. Der Venetianer war über die Gunst dieses nordischen Potentaten so erfreut, daß er seinen Bruder Antonio aufforderte, zu ihm zu kommen. Er scheint übrigens nur eine einzige Reise nach dem hohen Norden unternommen zu haben, nämlich nach Grönland, wo er eine religiöse Verbindung vorfand; über die er einen et-

was romantischen Bericht erstattet. Das Kloster war am Abhange eines Hügels erbaut, aus dem eine reiche heiße Quelle hervorsprang, deren Wasser die Mönche in den Stand setzte, alle Beschwerden und Hindernisse des Clima's zu besiegen; wenn sie es über den gefrorenen Boden ausgossen, so sproßten aus demselben die nützlichsten Pflanzen und Küchengewächse hervor, und in den Häusern erwärmten sie damit die Zimmer und kochten die Speisen. Die Mönche wurden außerdem von dem Lande mit Ueberfluß an Fischen, Rennthieren und wildem Geflügel versehen, und Schiffe aus Norwegen brachten ihnen alles, was zu den Bequemlichkeiten des Lebens gehörte. Zeno unternahm andere Reisen in verschiedenen Richtungen, und er ist, wie man glaubt, bis Amerika vorgedrungen; allein wir sind geneigt zu glauben, daß die Stellen, welche diese Meinung veranlaßt haben, entweder mißverstanden oder untergeschoben worden sind.

Quirini, ein anderer italienischer Edelmann, unternahm im Jahre 1431 eine ähnliche Reise und wurde ebenfalls durch einen Sturm an die norwegische Küste verschlagen. Die südländischen Seeleute erschienen in dem jämmerlichsten Aufzuge, da sie das Schiff eingebüßt hatten und zu ihren Böten die Zuflucht hatten nehmen müssen, nachdem der größte Theil der Mannschaft vor Kälte, Hunger und insbesondere Durst umgekommen war. Sie wurden zunächst an eine kleine unbewohnte Insel getrieben, wo, nachdem sie zwei Zelte errichtet und einen großen Fisch gefunden hatten, sie auf die Mittel sannen, ihr Leben ferner zu erhalten. Nach Verlauf einiger Tage kamen ein Fischer und zwei Knaben in einem Boote nach der Insel und geriethen Anfangs beim Anblicke der Fremden in Schrecken, jedoch bald ließen sie durch freundliche Reden und Geberden sich bewegen, zwei Matrosen, Gerard von Lyon und Cola von Otranto, mit sich zu nehmen. Sie ruderten nach einem Dorfe auf der benachbar-

ten Insel Rost, wo sie auf das Freundschaftlichste empfangen wurden. Da es grade Sonntag war, so ermahnten die Priester die Versammlung, jenen unglücklichen Fremdlingen nach allen Kräften Beistand zu leisten. Sechs Böte wurden ausgerüstet, deren Erscheinung bei Quirini alle Furcht verscheuchte und ihn mit Freude erfüllte. Das Oberhaupt unter den Eingeborenen erfreute ihn mit einem herzlichen Willkommen und nachdem er ihm einiges Roggenbrod und Bier vorgesetzt hatte, lud er ihn zu den Wohnungen auf der Insel ein. Die Italiener wurden dort mit unwandelbarer Gastfreundschaft empfangen und drei Monate hindurch beherbergt, in welcher Zeit sie sich von ihren Leiden und Beschwerden vollkommen erholten. Die Bewohner dieser kleinen Insel, etwa 120 in der Zahl, nährten sich von Stockfisch, den sie dörrten und auf den Markt in Bergen brachten, wo sich Käufer aus Deutschland und anderen Ländern einfanden. Auch diente ihnen ein Seevogel zur Nahrung, der in großen Schaaren die benachbarten Felsen bedeckte und selbst an den Seiten der Häuser seine Nester baute. Viele dieser Vögel waren so zahm, daß, wenn die Eingeborenen an ihre Nester traten, sie sich herausbegaben, jene zwei oder drei Eier wegnehmen ließen, und sich dann wieder niedersetzten. Das Volk war sehr gewissenhaft in der Erfüllung der religiösen Pflichten und trieb die Ergebung in den Willen der Vorsehung so weit, daß es sich freute und bisweilen auch ein Fest anstellte, wenn ein naher Verwandter gestorben war. Die Italiener, an die Gefühle der Eifersucht des Südens gewöhnt, waren erstaunt, alle Glieder einer Familie in einem und demselben Zimmer schlafen zu sehen; und auch sie wurden daselbst, ohne den entferntesten Gedanken an eine Unschicklichkeit, darin zugelassen. Im Sommer gingen beide Geschlechter zu dem ersten besten Teich und badeten sich mit einander in der vollkommensten Unschuld und ohne dadurch irgend einen Verdacht rege zu machen — eine Sitte, die in der That

bis auf den heutigen Tag in den nördlichen Ländern Europas ziemlich allgemein vorherrschend ist.

Im Sommer begab sich Quirini auf dem, diese Fahrt jährlich unternehmenden Schiffe, nach Drontheim, und von dort nach Schweden, wo er sich auf einem nach Rostock bestimmten Fahrzeuge einschiffte, und dann endlich über England nach Italien zurückkehrte.

Viertes Kapitel.

Reisen zur Aufsuchung einer nördlichen Durchfahrt.

Aufschwung der Seeunternehmungen in England. — Plan zu einer nordöstlichen Durchfahrt nach Indien. — Expedition unter Sir Hugh Willoughby. — Ihr Schicksal. — Chanceslor erreicht das weiße Meer — Reise nach Moskau. — Seereise Burroughs. — Reise von Pet und Jackman. — Holländische Expeditionen. — Barentz's erste, zweite und dritte Reise; sein Tod. — Hudson. — Wood. — Litke.

Die letzte Hälfte des funfzehnten Jahrhunders kann als diejenige Periode in der Weltgeschichte betrachtet werden, wo die Entdeckungen mittelst der Schiffahrt nach dem größten Maßstabe, mit dem glänzendsten Erfolge und mit dem ausgedehntesten Einflusse auf den Zustand der Menschheit vorschritten. Landreisende und Seefahrer der gegenwärtigen Zeit haben sich Unternehmungen unterzogen, die nicht übertroffen werden können; allein für ihre Anstrengungen sind nur noch die dunkelen und fernen Gränzen des Oceans, oder das Innere barbarischer Festländer übriggeblieben. Dagegen wurde die kühne Laufbahn eines Gama und Columbus mit ungeheuren Königreichen, neuen Welten und Ländern, die von unermeßlichen Reichthümern strotzten, belohnt. Dem menschlichen Ehrgeize und Gewerbfleiße war eine neue Richtung gegeben worden,

Bayerische
Staatsbibliothek
München

und die Entdeckung ferner Länder wurde nicht blos eine Handelsspeculation einzelner Personen, sondern auch ein umfassender Gegenstand der Politik ganzer Nationen.

England, eins der mächtigsten Königreiche Europa's, hatte sich stets bereit gezeigt, auf jeden nützlichen Plan einzugehen und ihn auszuführen, indessen war es für jene umfassenden Unternehmungen noch nicht ganz reif. Die Nationen des südlichen Europa's waren damals den ungebildeteren Völkern nordwärts von den Alpen und Pyrenäen fast um ein Jahrhundert vorgeeilt. Venedig, Genua, Sevilla, Lissabon und nicht London oder Amsterdam waren die großen Handels- und Schiffahrtsschulen. Die Gewohnheiten und Ideen des Feudalsystems, die stolze Indolenz und Verachtung bürgerlicher Beschäftigungen waren erst auf dem Punkte, allmälig verdrängt zu werden, und das Handelsinteresse besaß damals nur einen geringen Theil jener hervorragenden Wichtigkeit, welche es seitdem erlangt hat. Heinrich VII, der unter diesen ungünstigen Umständen den Thron einnahm und der nichts Heroisches oder Unternehmungsreiches in seinem Character besaß, hatte nichts destoweniger Eigenschaften, welche ihn in den Stand setzten, die Wichtigkeit von Handelsunternehmungen zu erkennen. Alles, was nur irgend eine Aussicht gewährte, seine Geldkisten zu füllen, entsprach dem Geschmacke dieses Monarchen, und aus diesem Grunde zeigte er sich denn auch bereit, auf die kühnen Plane des Columbus einzugehen, und zwar mit größerer Hast, als irgend ein anderer Monarch damaliger Zeit. Jener große Seefahrer sandte, nachdem er die Höfe von Spanien und Portugal vergebens um Beistand angesprochen hatte, seinen Bruder Bartholomäus an den König Heinrich mit Vorschlägen, welche sehr bereitwillig angenommen wurden; allein bevor sein Abgeordneter nach Spanien zurückgekehrt war, durchschnitt Columbus, unter den Auspicien Isabella's, bereits die Fluten des atlantischen Meeres. Mit der vollen Sanction und Begünstigung Heinrichs, obgleich

Bayerische Staatsbibliothek München

nicht auf dessen Kosten, unternahm John Cabot später jene wichtige Reise, auf welcher er Neufundland entdeckte, eine Insel, welche, zwar nicht für die Cultur geeignet, dennoch der wohlbekannte Sitz der größten Fischerei der Welt geworden ist. Auch war Cabot der erste Europäer, der mit einem Theil des amerikanischen Festlandes in Berührung kam. Heinrich verlieh später an John Elliot und Thomas Ashurst von Bristol, nebst mehreren Eingeborenen von Portugal Patentbriefe zu dem Zwecke, um die Entdeckung von unbekannten Ländern und Regionen zu unternehmen; inzwischen wird nicht berichtet, welchen Erfolg ihre Unternehmung hatte.

Trotz diesem allen hatte England den wahren Geist zu Seeunternehmungen noch nicht völlig in sich aufgenommen. Er war an einem fremdem Altare entzündet worden, und erstarb allmälig, sobald er der äußeren Stütze beraubt worden war. Diese Flamme war während der langen Regierung Heinrich VIII, fast gänzlich erloschen. Dieser Fürst, ein unruhiger Kopf, geldbedürftig und nicht ohne Scharfsinn und Kenntnisse, hätte doch, sollte man meinen, schnell bereit sein müssen, auf solche Unternehmungen sich einzulassen; allein, in so viele häusliche und theologische Streitigkeiten verwickelt und, obgleich mit geringer Geschicklichkeit, darauf sinnend, zwischen den beiden großen Nebenbuhlern auf dem Festlande, Carl V, und Franz I, das Gleichgewicht zu erhalten, war er unempfindlich für den Ruhm und die Vortheile, welche aus Seeunternehmungen zu gewinnen waren. Sebastian Cabot, der Sohn, des so eben erwähnten Seefahrers, war, um Beschäftigung zu erhalten, genöthigt, England zu verlassen und sich nach Spanien zu begeben, wo er mit besonderer Gunst aufgenommen wurde und den größten Theil seines Lebens entweder mit Entdeckungsversuchen oder in behaglicher Ruhe in Sevilla zubrachte und daselbst als ein nautisches Orakel um Rath gefragt und verehrt wurde.

Nach einem langen Schlummer raffte sich plötzlich

der Genius der brittischen Schiffahrt empor, und zwar unter einem jungen Fürsten von großen Hoffnungen und Erwartungen. Im Jahre 1553, im sechsten der Regierung Eduards VI, fühlten die Londoner Kaufleute, unter denen sich, wie erzählt wird, „Männer von großer Weisheit und Ehrwürdigkeit" befanden, plötzlich einen außerordentlichen Eifer für Entdeckungen in sich erwachen. Zufällig war gerade um diese Zeit keine geringere Person in London, als der jüngere Cabot, der seinem Vater auf der Entdeckungsreise nach Nord-Amerika zur Seite gestanden hatte, und der, wie bereits erwähnt, späterhin während seiner Anwesenheit im Auslande das Orakel in Allem, was mit der Schiffahrt zusammenhing, geworden war. Mit ihm gingen die Kaufleute in tiefe Berathungen ein, und entwarfen in Gemeinschaft mit ihm den Plan zu einer Reise, welche den Zweck hatte, auf dem nördlichen und nordöstlichen Wege nach den reichen und berühmten Ländern Indiens und Cathay's (China's) zu gelangen. Die einer solchen Unternehmung im Wege stehenden Hindernisse konnten noch nicht im ganzen Umfange gewürdigt werden; indem man damals außer Stande war, sich eine richtige Idee von der unermeßlichen Breite Asiens, der Ausdehnung dieses Welttheils nach dem Norden und den an den Küsten angehäuften ungeheueren Eismassen zu bilden.

Der jugendliche Monarch, mochte er nun einigen Einfluß auf die Belebung dieses allgemeinen Eifers, oder das Feuer in ihm von seinem Volke empfangen haben, legte wenigsten das größte Interesse für die Sache an den Tag. Er hatte bereits Sebastian Cabot zum Groß-Steuermann von England, mit einem, damals beträchtlichen Gehalte von 166 Pfd. St. ernannt. Uebrigens war es nicht durch die königliche Freigebigkeit, daß die zur Bestreitung der Kosten dieser beschwerlichen Unternehmung erforderlichen Summen herbeigeschafft wurden. Vielmehr wurde ein Verein oder ein Senat, wie man ihn nannte, gebil-

det, der es für das Geeignetste hielt, das Ganze durch Beiträge von 25 Pfd. St. auf jeden zu decken, auf welche Weise denn auch mit Leichtigkeit die Summe von 6000 Pfd. zusammengebracht wurde, welche man auf den Bau und die Ausrüstung von drei, für die Schiffahrt in den nordischen Gewässern sich eignenden Schiffen verwendete. Die Rüstungen wurden, mit gebührender Berücksichtigung der furchtbaren Eigenthümlichkeit und Länge der Reise, nach einem Maßstabe betrieben, von dem bisher kein Beispiel vorhanden gewesen war; weshalb denn auch Cabot sagt: „man habe nie in irgend einem Lande etwas Aehnliches gesehen, in Anwendung gebracht oder gekannt.“ Das Bauholz war von außerordentlicher Stärke und wurde von den besten Schiffszimmerleuten bearbeitet; der Kiel wurde mit dünnen Bleiplatten überzogen — eine damals zum ersten Mal in Anwendung gebrachte und später sehr wichtig gefundene Erfindung; und Mundvorräthe für achtzehn Monate wurden an Bord gebracht. Cabot, obgleich, wahrscheinlich wegen seines hohen Alters, außer Stande, die Expedition zu begleiten, entwarf nichts destoweniger eine Reihe von Instructionen, in denen er das von den Offizieren und der Mannschoft zu beobachtende Verhalten mit der größten Genauigkeit entwickelte. Er schärft strenge Aufmerksamkeit auf das persönliche Betragen und das moralische Benehmen ein; Morgens und Abends sollen am Bord jedes Schiffes, entweder von dem Schiffskaplan oder dem Capitän, Gebete gehalten werden, und „unzüchtige Reden, Würfel-, Karten- oder andere teuflische Spiele“, dürfen nicht Statt finden. Er verbietet alle Handlungen, welche geeignet sind, die Mannszucht zu verletzen, als: „Verschwörungen, Meutereien, Factionen, falsche Reden, welche die eigentliche Saat und Früchte der Zwietracht sind.“ Da die Subordination auf den Schiffen damas erst auf eine unvollkommene Weise begründet war nnd der Hang zur Meuterei außerordentlich stark war, so waren diese Ermahnungen höchst nothwendig und wichtig. Alle den

Segelcours der Schiffe bttreffende Fragen sollten von einem aus zwölf Mitgliedern bestehenden Rathe entschieden werden und der Capitän blos zwei Stimmen haben. Personen, die im Schreiben erfahren waren, sollten auf jedem Schiffe täglich einen Bericht über den Segelcours, die Beobachtungen am Himmel und die äußeren Merkmale des Landes, längs welchem man segelte, so wie über andere Umstände von Interesse entwerfen. Die Befehlshaber der verschiedenen Schiffe sollten wöchentlich zusammenkommen, diese Berichte unter einander vergleichen und, sie zusammen combinirend, in ein gemeinsames Tagebuch aufnehmen. Auch werden Vorschriften gegeben über wöchentliche Rechnungsablage, über das Reinigen der Küche und anderer Theile des Schiffes und das Verhüten des Verschüttens von geistigen Getränken in denselben. Die Eingeborenen der Länder, welche besucht würden, sollten „bedachtsam berücksichtigt und mit Höflichkeit und Artigkeit, ohne Geringschätzung, Lachen oder Verachtung behandelt werden.“ Besondere Versuche wären anzustellen, um durch erlaubte Mittel Jemanden an Bord zu locken, wo er gut gekleidet und behandelt werden sollte, um Andere zu veranlassen, ihm zu folgen; inzwischen können wir dem Winke unsern Beifall nicht schenken, daß „wenn er von eurem Weine oder Biere trunken wird, ihr die Geheimnisse seines Herzens kennen lernen werdet.“ Die Seeleute werden übrigens ermahnt, in ihrem Verkehr mit diesen Fremden mit der größten Behutsamkeit zu Werke zu gehen, und wenn sie zu einem vornehmen und angesehenen Manne zu Tische eingeladen werden, sich stets wohlbewaffnet und im Vertheidigungszustande an Ort und Stelle zu begeben. Die für die Matrosen verfertigte Uniform sollte von den Agenten der Kaufleute sorgfältig verwahrt und blos dann angelegt werden, wenn der Capitän es für geeignet halten würde, sie zu zeigen, „als eine gute Anordnung für die Beförderung und die Ehre der Reise.“ Er warnt die Seeleute, sich nicht zu sehr zu fürchten, wenn sie die Ein-

geborenen in Löwen- und Bärenhäuten gekleidet und mit langen Bogen und Pfeilen bewaffnet sehen würden, indem dieses furchtbare Aeußere oft angenommen würde, blos um Schrecken einzujagen. Inzwischen scheint es eine noch chimärischere Furcht anzudeuten, wenn er von mit Bogen bewaffneten Personen spricht, welche in verschiedenen Meeren, Häfen und Flüssen nackend umherschwimmen, „menschlichen Leibern nachspürend, nach denen ihnen zum Mahle gelüstet," und gegen die man Tag und Nacht sehr auf der Hut sein muß. Wir wissen nicht, ob vielleicht irgend eine verworrene Vorstellung von dem Hayfisch oder dem Alligator zu der Anempfehlung dieser seltsamen Vorsichtsmaßregeln Veranlassung gegeben hat.

Es handelte sich nunmehr um die Wahl eines geeigneten Befehlshabers und hierzu boten sich viele so wohl tüchtige, wie untüchtige Personen an. Die Wahl für die obere Leitung fiel endlich auf Sir Hugh Willoughby. Was zu seiner Empfehlung diente, waren, wie Adams erzählt, hohe Geburt, stattliches und schönes Aeußere, tapferes Verhalten und Geschicklichkeit im Kriege — Verdienste, die wahrscheinlich höher gestellt wurden durch die Bewunderung des Heldenmuthes, der ihn trieb, sich in diese neue und gefährliche Laufbahn zu wagen. Da seiner nautischen Erfahrung keine Erwähnung geschieht, so steht zu vermuthen, daß bei so vielen glänzenden Eigenschaften grade das wesentlichste Erforderniß nicht gehörig in Anschlag gebracht wurde. Der Befehl über das zweite Schiff wurde Richard Chancelor, einem Zöglinge von Henry Sidney, Vater des Sir Philipp, der diesem großen Namen den ersten Glanz verlieh, übertragen. Sidney stand hoch in der Gunst des Königs und war von dem glühendsten Eifer für die Förderung der Reise beseelt. Chancelor empfahl sich besonders durch „die bei ihm sich äußernden vielen guten Verstandesmerkmale," welche zu den sanguinischsten Hoffnungen eines glücklichen Erfolgs zu berechtigen geeignet waren.

Nachdem auf diese Weise alle Vorkehrungen getroffen waren, entwarf König Eduard ein an alle „Könige, Fürsten, Häuptlinge, Richter und Gouverneurs der Erde" gerichtetes Schreiben, welches, wenn er selbst dessen Verfasser war, in der That ein sehr günstiges Zeugniß von seinem Geiste und seiner Urtheilskraft liefert. Er äußert gegen diese unbekannten Machthaber, daß „der große und Allmächtige Gott dem Menschen vor allen anderen lebenden Geschöpfen ein solches Herz und Streben verliehen habe, daß ein Jeder mit dem Andern Freundschaft zu schließen, ihn zu lieben und geliebt zu werden, so wie Dienste zu leisten und zu empfangen wünsche." Er stellt daher die Pflicht vor, sich gütig zu erweisen gegen Fremdlinge, besonders gegen „Kaufleute, welche in der Welt umherwandern, Länder und Meere aufsuchen und Güter und nützliche Dinge, die in ihrem Vaterlande sich finden, nach fernen Ländern und Königreichen bringen." Zu diesem Ende seien ein tapferer Ritter, Sir Hugh Willoughby, und andere zuverlässige und treue Diener von England unter Segel gegangen. „Wir ersuchen daher Euch" — heißt es nunmehr — „Könige und Fürsten und alle andere Gewalthaber auf Erden, diesen unseren Dienern freie Durchfahrt durch Eure Gebiete und Besitzungen zu gewähren, da sie ohne Euren Willen nichts von dem Eurigen anrühren werden." Wenn diese Dienstfertigkeit bewiesen wird, heißt es am Schlusse — „so versprechen wir bei Gott, dem Herrn aller Dinge im Himmel, auf Erden und im Meere, und bei dem Dasein und der Ruhe unserer Königreiche, mit derselben Menschenliebe Eure Diener aufzunehmen, wenn sie je in unsere Reiche kommen sollten."

Es wurde für unzulässig gehalten, die Abfahrt der Schiffe über den 10. Mai hinaus zu verschieben, indem sie sonst unter den nördlichen Breitengraden von dem Winter überfallen werden möchten. Alle Theilnehmer der Expedition nahmen einen feierlichen und zärtlichen Abschied

von ihren Verwandten, Kindern und „Freunden, dem Herzen noch theurer, als Kinder," und fanden sich am festgesetzten Tage an Ort und Stelle ein. Die Schiffe segelten früh Morgens von Ratcliffe nach Greenwich hinab, wo der Hof und man kann sagen, die Nation versammelt waren, um Zeugen ihrer Abfahrt zu sein, und ihnen Glückwünsche nachzurufen. Der König selbst wurde durch Unwohlsein zurückgehalten, jedoch standen die vornehmsten Hofleute in den Fenstern des Palastes, die Uebrigen bestiegen die Thürme und das Volk stand in unübersehbarer Menge am Ufer. Die Schiffe feuerten ihre Kanonen ab, deren Donner in den Hügeln und Thälern wiederhallte, und „die Matrosen jauchzten in dem Grade, daß die Luft von dem dadurch verursachten Lärm erzitterte. Kurz, es war ein wahrer Triumph." Der Gedanke an die fernen und unbekannten Meere, in welche so gefahrvoll vorzudringen sie im Begriffe waren, war in diesem Moment der Freude entweder geschwunden, oder diente vielmehr dazu, ihren Enthusiasmus zu steigern.

Nachdem die Expeditionseskadre einige Tage vor Blackwall gelegen hatte, segelte sie nach Woolwich und Gravesend hinab und sodann nach der Küste von Essex, wo sie unglücklicher Weise durch widrige Winde bis zum 23. Mai zurückgehalten wurde, an welchem Tage sie mit einem günstigen starken Winde von England unter Segel ging und in die große Weite der Nordsee steuerte. Die Matrosen richteten ihre Blicke auf das allmälig aus dem Gesichte schwindende Geburtsland, und viele unter ihnen, an diese weiten Reisen nicht gewöhnt, ließen einige, von den natürlichen Gefühlen ausgepreßte Thränen fallen, bei dem Gedanken, daß sie es vielleicht zum letzten Male erblickten.

Sir Hugh wünschte die schottische Küste zu berühren, was jedoch unmöglich gemacht wurde durch widrige Winde, die ihn zugleich zu häufigen Coursveränderungen zwangen, wobei er „das Meer die Kreuze und die Quere

durchsegelte.“ Am 14. Juli sah er sich mitten in jenem, an der norwegischen Küste, zwischen dem 66. und 68. Grade der Breite, befindlichen Inseln-Labyrinthe. Die Schiffe steuerten hierauf östlich und in die offene See, bis sie zu der größeren Gruppe der Lofoot- (Loffoden-) Inseln gelangten. Die unter Dänemark gehörenden Bewohner derselben waren höflich und zuvorkommend; jedoch suchten die Engländer, welche offenbar die Küste nicht kannten, vergebens in Erfahrung zu bringen, wie diese Inseln mit Beziehung auf das norwegische Festland gelegen waren. Sie segelten weiter bis zu der großen Insel Seynam oder Senjan, wo sie sich, jedoch ohne Erfolg, einen Lootsen zu bekommen bemühten. Sie näherten sich nunmehr dem nördlichsten Vorgebirge von Europa und sahen den Abgrund des bis zum Pole sich erstreckenden arktischen Meeres, welches bald von Schnee, Eis und Stürmen heimgesucht werden mußte, vor sich liegen. In dieser kritischen Lage versammelte Sir Hugh die Schiffsbefehlshaber und machte es ihnen zur Pflicht, dicht zusammen zu halten; auf den Fall der Trennung, bezeichnete er als Sammelplatz Wardhuys, der als der Haupthafen der Finnmarken betrachtet wurde. Die Weisheit dieser Vorsichtsmaßregel zeigte sich bald. Bevor die Engländer einen Hafen erreichen konnten, stellten sich solche „Windstöße und Wirbelwinde“ ein, daß sie genöthigt waren, in die offene See zu steuern und die Schiffe von der Gewalt der Wellen umhertreiben zu lassen. In der dicksten Finsterniß der nächsten stürmischen Nacht wurden die von Willoughby und Chancelor befehligten Schiffe von einander getrennt und kamen seitdem nie wieder zusammen. Clemens Adams, der sich bei Chancelor befand, sagt, daß, als sie von dem Sturmwinde sich treiben ließen, der Admiral laut und ernstlich ihnen zurief, sich dicht neben ihm zu halten; daß er jedoch selbst so viele Segel hatte beisetzen lassen und sein Schiff im Segeln so überlegen war, daß Chancelor diesem Befehle unmöglich Folge leisten konnte.

Willoughby's großes Boot wurde während des Sturmes zertrümmert, und als es am folgenden Morgen zu Tagen begann, konnte er keins der übrigen Schiffe wahrnehmen; endlich jedoch entdeckte er das kleinere derselben, „Confidence“ genannt, und setzte nun seine Reise fort. Er segelte in nordöstlicher und nord-nordöstlicher Richtung eine Strecke von fast zweihundert engl. Meilen, aber er war erstaunt und gerieth in Verwirrung, als er keine Spur von Land zu entdecken vermochte; woraus hervorzugehen schien, daß „das Land nicht die auf der Karte bezeichnete Lage habe.“ Die unvollkommenen Karten damaliger Zeit scheinen die plötzliche Krümmung nach Süden, welche die Küste nach der großen Bucht des Waranger Fiord, an welcher Wardhuys liegt, macht, nicht angegeben zu haben. Anstatt also längs oder nach der norwegischen Küste zu segeln, gerieth er immer tiefer und tiefer in den Abgrund des Nordoceans. Endlich wurde beim Sondiren eine Tiefe von 160 Faden gefunden, was den Seefahrern ein Beweis war, daß sie, von einem großen und gefährlichen Irrthume verleitet, weit hinaus ins Meer gerathen waren. Sie schlugen nunmehr auf eine Zeitlang eine südöstliche Richtung ein, wandten sich aber dann wieder nordwärts und wechselten so die Course unter Zweifeln und Ungewißheit. Indem sie nun die Fluthen dieser unermeßlichen und stürmischen Gewässer durchschnitten, ließ sich endlich Land blicken, jedoch ein hohes, ödes und mit Schnee bedecktes Land, von dem kein Ton erschallte, ausgenommen das Krachen des zusammenstürzenden Eises oder das heißhungrige Brüllen der dort hausenden Ungeheuer. Dieses Land war offenbar die Küste von Nova-Zembla, indessen ließ sich nirgends eine Landung bewerkstelligen. Nach einem nochmaligen Versuche, weiter nach Norden vorzudringen, wurden unsere Seefahrer inne, daß die norwegische Küste nur durch eine gänzliche Coursveränderung gefunden werden konnte. Sie wendeten sich also südwestwärts und nachdem sie diese Richtung eine

gewisse Anzahl von Tagen verfolgt hatten, erblickten sie die Küste des russischen Laplands. Hier müssen sie sehr nahe bei der in das weiße Meer führenden Oeffnung gewesen sein, wo sie, wenn des Glück ihre Segel gelenkt hätte, Archangel erreicht, ein freudiges Zusammentreffen mit ihren Kameraden gehabt und den Winter in Ruhe und Sicherheit hingebracht haben würden. Allein ein böses Geschick führte sie westwärts, wahrscheinlich in der Hoffnung, Wardhuys zu erreichen, der einzige Punkt in diesen unermeßlichen Gewässern, von dem sie eine einigermaßen genaue Kunde hatten. Die Küste war nackt, unbewohnt und gewährte keinen Schutz, ausgenommen an einer Stelle, wo sie ein steiles und felsiges, jedoch einen oder zwei gute Ankerplätze darbietendes Gestade fanden. Sie empfanden hier, obgleich erst in der Mitte Septembers, bereits die frühzeitige Strenge eines nordischen Winters. Intensive Kälte, Schnee und durch die Luft treibendes Eis, ließ sie sich in die Mitte des Winters versetzt sehen. Die Offiziere hielten es unter diesen Umständen für das Geeignetste diese öden Küsten nicht weiter zu erforschen, sondern bis zum nächsten Frühjahre in dem Hafen zu verweilen. Sie waren überrascht von dem Anblick der nordischen Thierwelt: Rennthiere, Füchse, Eisbären und „verschiedene ihnen unbekannte und daher wunderbare wilde Thiere.“

Die Erzählung schließt hier und das endliche Schicksal dieser ersten englischen Expedition ist in das tiefste Dunkel gehüllt. Weder der Befehlshaber, noch irgend einer seiner braven Gefährten kehrte je nach dem heimathlichen Gestade zurück. Nach langem, ängstlichen Harren traf in England die Nachricht ein, daß einige russische Seeleute auf einer Wanderung längs diesen öden Küsten durch den Anblick von zwei großen Schiffen überrascht worden wären, dieselben bestiegen und die ganze brave Mannschaft todt gefunden hätten. Das Reise-Tagebuch fand sich noch vor und aus einer im Januar niederge-

schriebenen Notiz war zu ersehen, daß die Mannschaft damals noch am Leben gewesen war. Die direkte Ursache einer so traurigen und so vollständigen Catastrophe — ob die außerordentliche Kälte, ob Hunger oder Krankheiten, oder das gleichzeitige Zusammenwirken aller dieser Uebel — kann jetzt blos gemuthmaßt werden.

Wir müssen jetzt Chancelor, den wir während des Sturmes, der an der äußersten Gränze Norwegens die Schiffe überfiel, auf seinem Wege folgen; Dieser Befehlshaber segelte vorwärts und sich stets in der Nähe der Küste haltend, oder besser unterrichtet, gelang es ihm, ohne Schwierigkeit, Wardhuys zu erreichen. Hier wartete er sieben Tage lang auf seinen Gefährten, worauf er, die beunruhigenden Berichte von den seinem weiteren Vordringen in den Weg tretenden Gefahren außer Acht lassend, seinem geheimnißvollen Geschick ferner kühn entgegen ging. „Er steuerte nach jenem unbekannten Theile der Welt und segelte so weit, daß er zuletzt nach einer Gegend kam, wo gar keine Nacht, sondern ein immerwährendes Licht und ein beständiger Sonnenglanz, das große und mächtige Meer hell erleuchtend, vorhanden war.“ Es war damals im Augustmonate und es erscheint auffallend, daß sie das immerwährende Licht des nordischen Mitsommers erst jetzt zum ersten Male erblickten; man hat die Ursache darin suchen wollen, daß sie fortwährend nach Osten gesegelt seien. Wahrscheinlich war ein anhaltend trübes Wetter vorhergegangen und hatte so erst jetzt die Sonne zum Vorschein kommen lassen. Inzwischen wurden unsere Seefahrer auf diese Weise zu dem Eingange einer unermeßlichen Bucht geführt, welche nichts mehr und nichts minder, als das weisse Meer war — ein großes, jedoch dem westlichen Europa noch unbekanntes Merkzeichen. Sie nahmen ein kleines Fischerboot wahr, dessen Mannschaft, welche nie zuvor ein Schiff von ähnlicher Größe gesehen hatte, in ein eben so großes Erstaunen, wie die Amerikaner beim Anblicke der Spanier, gerieth, und vor Schrek-

ken sich eiligst auf die Flucht begab. Chancelor verfolgte sie und holte sie ein, worauf sich die Leute platt niederwarfen und um Gnade baten. Er hob sie augenblicklich auf und gab ihnen durch Blicke, Geberden und Geschenke die liebreichsten Gesinnungen zu erkennen. Sie wurden darauf entlassen und erzählten nun auf dem Lande überall von der Ankunft „einer fremden Nation von ausnehmender Freundlichkeit und Höflichkeit." Die Eingeborenen kamen hierauf schaarenweise herbei und die Seefahrer wurden von ihnen mit Mundvorräthen und Allem, dessen sie bedurften, reichlich versehen.

Chancelor erkundigte sich nunmehr, nach welchem Theile der Erde er verschlagen worden sei und erfuhr, daß er sich an der äußersten Gränze eines großen Reiches befinde, welches dem westlichen Europa unter dem Namen Rußland oder Moscovien dunkel bekannt war und unter der unumschränkten Herrschaft eines Souveräns, Jvan Wasilowitsch mit Namen stand. Obgleich der Hof zu Moskau eine unermeßliche Strecke entfernt war und nur durch Schlitten über den Schee erreicht werden konnte, so begann er doch sogleich wegen der Erlaubniß zu unterhandeln, die Hauptstadt jenes großen Potentaten besuchen zu dürfen. Sie wurde ihm gewährt, nachdem man dieserhalb nach Moskau selbst sich gewandt hatte. Da die Reise nach dieser Stadt Chancelor aus der Sphäre der arktischen Entdeckungsunternehmung führte, so genüge hier die Bemerkung, daß er auf die erwünschteste Weise empfangen wurde und mit einem Schreiben des Czars zurückkehrte, worin derselbe den sehnlichen Wunsch ausdrückte, eine Verbindung mit England zu eröffnen, und sich anheischig machte, jener Handelsgesellschaft, auf deren Kosten die Entdeckungsreise unternommen worden, jedes erforderliche Previlegium zu ertheilen, um sie in den Stand zu setzen, in seinem Reiche Handel zu treiben. Die Kaufleute legten sich hierauf den Namen: Moskovitische Handelsgesellschaft bei, und derselbe Offizier wurde von Phi-

lipp und Marie, welche nach Eduards frühzeitigem Tode damals den brittischen Thron einnahmen, mit Beglaubigungsschreiben wieder ausgesandt. Der ursprüngliche Zweck der Aufsuchung einer östlichen Durchfahrt wurde nicht aus den Augen verloren, indem dem Capitän die Weisung ertheilt wurde, jede mögliche Nachforschung in dieser Beziehung zu machen. Inzwischen war in England der Entdeckungsgeist zu lebhaft, um seine Rückkehr abwarten zu können. Ein kleines Schiff, „Searchthrift" genannt, wurde im Jahre 1556 ausgerüstet und unter dem Befehle von Stephan Burroughs gestellt, der auf der ersten Reise unter Richard Chancelor auf dessen Schiffe gedient hatte. Begeisterung und Hoffnung scheinen in demselben Grade ihn begleitet zu haben, wie die erste Expedition. Sebastian Cabot kam nach Gravesend herunter mit einer großen Gesellschaft von Herren und Damen, und lud, nachdem alle sich zuerst an Bord begeben und an einem Mahl, wie es das Schiff darbot, Theil genommen hatten, Burrough's und dessen Gefährten zu einem glänzenden Bankette in dem Gasthofe zum Christoph ein. Nach der Tafel wurde ein Tanz in Vorschlag gebracht, an welchem der ehrwürdige Seemann mit einem Jugendfeuer wie nur bei irgend Jemand in der Gesellschaft Theil nahm.

Unter diesen heiteren Auspicien ging Bourroughs am 29. Opril von Gravesend unter Segel. Verschiedene Umstände verzögerten seine Ankunft an den Inseln und Straßen von Waygatz, zwischen Nova Zembla und dem Festlande, bis Mitte Juli's. Am 21. erblickte die Mannschaft etwas, was sie für Land ansah, welches jedoch, wie sich bald ergab, „ein ungeheuerer Eishaufen, fürchterlich anzuschauen," war. Unsere Seefahrer geriethen bald dazwischen und sechs Stunden hindurch hatten sie mühsam zu kämpfen, um einer Masse auszuweichen, ohne an eine andere zu gerathen. Bald darauf ließ sich ein ungeheuerer Wallfisch in solcher Nähe erblicken, daß sie in ihn ein Schwert hätten stoßen können; Borroughs jedoch, in Be-

sorgniß, er möchte das Schiff umstürzen, rief seine Mannschaft zusammen und gebot ihr, ein lautes Geschrei zu erheben, worauf dieses mächtige Thier, welches weder grimmig noch sehr muthig ist, mit einem furchtbaren Getöse in die Tiefe tauchte.

Zwischen den Waygatz-Inseln erblickten die Engländer ein russisches Segel. Der Führer, Namens Loshak, erklärte große Eile zu haben; nachdem er jedoch einen Spiegel, zwei zinnerne Löffel und zwei Messer erhalten hatte, schenkte er dem Engländer siebzehn wilde Gänse und erstattete ausführlichen Bericht. Er berichtete, daß dies das Land der wilden Samojeden sei, über welche Rußland nicht zu gebieten habe, und „welche mit allen ihnen zu Gebote stehenden Kräften Leuten nachstellen, die nicht ihre Sprache reden;“ sie äßen sogar, hieß es, die Russen. Loshak führte den Capitän nach einer von diesem Volke verlassenen Stelle, wo sich noch dreihundert seiner Götzenbilder befanden, die plumpste Arbeit, welche Burroughs je gesehen. Sie bestanden aus Bildern von Männern, Weibern und Kindern, „sehr plump gearbeitet, und Augen, Mund und andere Theile mit Blut bespritzt.“ Wir wollen bei dieser Gelegenheit bemerken, daß Johnson, der an der Expedition Theil nahm, bei dem Flusse Pechora einer Beschwörungsscene beiwohnte, die einer der großen nordischen Zauberer zum Besten gab. Dieser Mann nahm zuerst ein großes, ungefähr einer Trommel gleichendes Sieb zur Hand und begann darauf zu singen, „wie wir in England halloh zu rufen, ein Geschrei zu erheben und die Hunde zu hetzen pflegen,“ welches die Anwesenden mit igha, igha, igha! beantworteten. Endlich bekam der Zauberer Zuckungen und fiel wie todt zu Boden, obgleich man ihn noch athmen hören konnte. Johnson fragte nach der Bedeutung von diesem allen und erhielt zur Antwort: „Jetzt sagt ihm unser Gott, was wir thun sollen!“ Nachdem ihn das Volk in diesem Zustande eine kleine Weile hatte liegen lassen, begann es aghao, aghao! zu schreien,

worauf er aufstand und wieder zu singen anfing. Zuvörderst nahm er nunmehr ein Schwert und stieß es sich durch den Leib, indem er es vorn in der Brust hineingehen und hinten im Rücken wieder hervorkommen ließ. Johnson sah es vorn durch das Hemd und wiederum hinten durch dasselbe gestochen werden, scheint jedoch nicht mit der gehörigen Aufmerksamkeit das wirkliche Durchstoßen des Körpers beobachtet zu haben. Das Schwert, wahrscheinlich blos von Eisen, war erhitzt worden, was ein rasches Krümmen desselben sehr zulässig machte. Hierauf setzte sich der Zauberer hinter einem, mit heißem Wasser gefüllten Gefäße nieder, legte sich ein Tau von Rennthierhaut um den Leib und ließ über sich und das Gefäß einen weiten Mantel ausbreiten. Die Enden des Taues, welche unter dem Mantel hervorsahen, wurden von zwei auf entgegengesetzten Seiten stehenden Menschen angezogen, bis man etwas in das Gefäß fallen hörte. Johnson, welcher fragte, was dies wäre, erfuhr zu seinem Entsetzen, daß es des Zauberers Kopf, Schulter und linker Arm wären, die durch das gewaltsame Anziehen des Taues von dem Körper abgetrennt worden. Johnson bat um die Erlaubniß, den Mantel lüften und dieses schreckliche Schauspiel genau in Augenschein nehmen zu dürfen; allein es wurde ihm bedeutet, daß dies Niemand zu thun im Stande sei, ohne zu sterben. Nachdem die Menge eine Weile gesungen und gelärmt hatte, wurde der Mantel abgehoben und der Zauberer kam mit vollständigem Körper wieder zum Vorschein, nachdem dem Anscheine nach alle abgetrennte Theile desselben wieder an die gehörige Stelle gesetzt worden waren. Wie plump und offenbar dieser Betrug auch sein mochte, so scheint dennoch der Zweck desselben bei den Eingeborenen vollständig erreicht worden zu sein.

Burroughs war funfzehn Seemeilen über die Mündung des Peschora-Flusses hinaus vorgedrungen, und das Senkblei bezeichnete die Nähe von Nova Zembla, als er

die Ueberzeugung gewann, daß alle Versuche, weiter vorzudringen, vergeblich sein würden. Unter anderen Hindernissen erwähnt er der beständigen Nord- und Nordostwinde, welche heftiger, als in irgend einer anderen ihm bekannten Gegend waren; die großen und furchtbaren Eismassen, von denen, allen Gründen nach, noch größere zu erwarten standen; die zunehmende nächtliche Finsterniß und der herannahende Winter mit seinen Stürmen. In Erwägung dieser Umstände entschloß er sich, umzukehren und in Colmogro zu überwintern, mit der Absicht, im nächsten Sommer seine Versuche, nach Osten vorzudringen, zu erneuern; indessen kam dieser Plan wegen anderer Unternehmungen nicht zur Ausführung.

Es hatte jetzt ein tragisches Ereigniß statt, welches mit den Entdeckungsreisen in den nördlichen Gewässern in Verbindung stand. Der Czar Ivan Wassilowitsch ließ Richard Chancelor auf dessen Rückreise von seinem Gesandten und Orator, wie er genannt wird, Osep Nepea Gregorowitsch, nebst vier Schiffen, die mit Pelzwerk, Wachs, Thran und anderen russischen Produkten, zum Werthe von etwa 20,000 Pfd, St., theils Eigenthum der Kaufleute, theils des Orators, schwer beladen waren, begleiten. Auf dieser Reise scheiterten zwei der Schiffe an der norwegischen Küste, ein drittes erreichte die Themse, wogegen der „Edward Bonaventure," auf dem sich die Anführer der Expedition befanden, von dem Sturme in die Bucht von Pittisligo (Pitsligo), im nördlichen Schottland, getrieben und daselbst gänzlich zertrümmert wurde. Dies geschah in einer sehr finsteren Nacht und Chancelor suchte während derselben sich mit dem Gesandten in einem Boote ans Land zu retten. Allein das Boot wurde umgeschlagen und der Capitän ertrank, wogegen der Gesandte so glücklich war, das Ufer zu erreichen. Er reiste darauf nach London, wo Philipp und Marie ihm einen glänzenden und pomphaften Empfang bereiteten.

Sonach hatten also die Reisen längs den Nordküsten

von Europa und Asien im Ganzen eine unglückliche Wendung genommen. Inzwischen würde der die Britten damals beseelende feuerige Unternehmungsgeist dadurch nicht gedämpft worden sein, wenn nicht die Aufmerksamkeit der moskovischen Handelsgesellschaft durch den Plan, eine Verbindung mit Persien und Indien auf dem Wege über das kaspische Meer und den Oxus bis Bochara hinab zu eröffnen, in Anspruch genommen worden wäre. Dieser Plan wurde mit großen Kosten und durch eine Reihe von kühnen Abenteuern verfolgt, bei denen Jenkinson Johnson, Alcocke und andere ihrer Agenten tief in das Innere von Asien vordrangen. Ein ungewöhnlicher Grad von Muth war in der That erforderlich, um diese Expedition zu unternehmen, welche damit begann, daß man um das Nordkap in das weiße Meer segelte, dann eine Landreise und eine Fahrt die Wolga hinab, unternahm; also das russische Reich in seiner ganzen Breite durchreiste, bevor man sich in Astrachan auf dem kaspischen Meere einschiffen konnte. Soviel ist gewiß, daß sich dieser Plan nicht weniger durch die dabei obwaltende Unwissenheit, als durch die Kühnheit früherer merkantilischer Unternehmungen auszeichnete. Man gelangte bald zu der Ueberzeugung, daß keine Waare die Kosten eines so unermeßlich weiten und gefährlichen See- und Landtransports tragen konnte, und daß die indischen und umgekehrt die europäischen Produkte weit wohlfeiler und bequemer über Aleppo und das mittelländische Meer, als auf dem ungeheueren Umwege um die stürmischen Nordküsten herum verführt wurden. Wenn also jener Handelsweg mit dem Seewege um das Vorgebirge der guten Hoffnung herum nicht wetteifern konnte, wie hätte es da dieser vermocht? Der Plan wurde aufgegeben und eine geraume Zeit hindurch kein Versuch gemacht, ihn wieder ins Leben zu rufen.

Da nun der Verbindungskanal mit Indien nicht zu Stande gekommen war, wurde die Aufmerksamkeit der merkantilischen und nautischen Abenteurer wieder auf die

Möglichkeit einer Durchfahrt durch den Norden und Osten von Asien gelenkt. Man hatte gerade Kunde erhalten von dem Flusse Obi, der, wie erzählt wurde, sich in sieben Armen in den Ocean ergoß und daher aller Wahrscheinlichkeit nach, mit den wichtigsten Ländern im Innern von Asien in Verbindung stand. John Balak, der seinen Wohnsitz in Duisburg am Flusse Osella aufgeschlagen hatte, sandte an Gerhard Mercator, den berühmten Kosmographen, einen besonderen Bericht über jenen Fluß und über die von Assenius, einem geborenen Niederländer, angestellten Versuche, ostwärts längs der asiatischen Küste vorzudringen. Er erwähnt zugleich eines anderen Flusses, der ein Nebenfluß des Obi genannt wurde, der jedoch, nach den Details zu schließen, eher der Jenisei gewesen zu sein scheint, und auf welchem „große, mit reichen und kostbaren, von einem schwarzen Volke begleiteten Waaren beladene Schiffe," herabkämen. Wenn man den Fluß hinaufführe, so käme man nach dem großen See Kittay (Baikal?), an dessen Ufern die Kara-Kalmucken wohnten, welche, wie der Berichterstatter versichert, das eigentliche Volk von Cathay wären. An deu Ufern dieses See's, wird hinzugefügt, hätte man liebliche Glockentöne vernommen und stattliche und große Gebäude erblickt. Aus diesem allen zieht Mercator in einem Schreiben an Hakluyt den Schluß, daß nur ein sehr geringes Vordringen jenseits der von Seefahrern bereits erreichten Gränze in die großen östlichen Länder von Japan und China führen würde. Er behauptet, daß den Golf von Obi begrenzende Vorgebirge sei kein anderes, als das große Vorgebirge Tabis, welches, Plinius zufolge, die nordöstliche Gränze von Asien bildete; und daß, wenn dasselbe passirt worden wäre, der glückliche Seefahrer direkt nach Serica, Cathay, Cambalu segeln würde — jene Länder, mit denen frühere und neuere Sagen die Lage des chinesischen Reichs identificirt haben. Auf diese Weise wurde die Breite von Asien auf hundert Längengrade, oder auf weniger als den dritten

Theil des Umfanges der Erdkugel in dieser Parallele, reducirt; indessen waren die Hülfsquellen der Wissenschaft in der damaligen Zeit so unvollkommen, daß der, wenn gleich sehr große Irrthum, in den jener große Geograph verfallen war, nicht als nachtheilig für seinen Ruhm betrachtet werden kann.

Um diese Entwürfe zu verwirklichen, wurden im Jahre 1580 Arthur Pet und Charles Jackman mit zwei Schiffen, „George" und „William," versehen. Am 23. Juni kamen sie in Wardhuys an, von wo aus sie am 1. Juli wieder unter Segel gingen. Als sie sich Nova Zembla näherten, geriethen sie ... eine Eisbucht, welche sie eben so schnell wieder verlassen mußten, als sie hineingekommen waren, wobei es ihnen viele Anstrengungen kostete, um das weite Eisfeld, zu dem sie gehörte, zu gelangen. Am 19, Juli erblickten sie Waygatz und machten den Versuch, längs dessen südlicher Küste zu steuern, die sie jedoch so seicht fanden, daß sie umkehren und den nördlichen Weg einschlagen mußten. Weiter vordringend gelangten sie an eine schöne niedrige Insel und entdeckten eine Durchfahrt zwischen dem Eise und dem Lande, die sie jedoch am Ende geschlossen fanden und sich in ihrem Laufe gehemmt sahen. Um die nämliche Zeit wurden die Schiffe durch große Eisfelder von einander getrennt und konnten blos durch Trommelschlag und Musketenschüsse sich gegenseitig Signale geben, bis sie endlich im Stande waren, die Hindernisse zu beseitigen, und sich wieder zu vereinigen. Sie hatten jetzt den günstigsten Wind, der ihnen aber vermöge der Eismassen von keinem Nutzen war. „Den Wind haben wir nach Wunsche gehabt, dagegen Eis und Nebel zu sehr gegen unseren Wunsch, wenn es anders Gottes Wille gewesen wäre." Die Befehlshaber beschlossen, nach Waygatz zurückzukehren, um sich dort weiter zu berathen und zu versuchen, eine freiere Durchfahrt ausfindig zu machen. Sie waren jetzt genöthigt, die Schiffe mit Hülfe von Tauen von einem Eisberge zum

andern fortzuziehen, und einige dieser Berge waren so groß, daß man das jenseitige Ende selbst von dem Topmaste aus, nicht sehen konnte. Sie wurden wiederholt von diesen Massen eingeschlossen, von dicken Nebeln umhüllt und genöthigt, ihre Schiffe an Eisbergen zu befestigen, wo sie „in Gottes Willen sich ergebend, fortwährend in Geduld verharrten.“ Am 13. August geriethen die Schiffe zwischen Stücke losen Eises, von denen eins den Ankerstock zertrümmerte „und uns viele andere harte Stöße ertheilte, so daß es zu verwundern war, wie das Schiff sie ertragen konnte.“ Das zwischen dem Eise und dem Schiffe befindliche Boot wurde eingeklemmt, die eine Seite desselben eingestoßen und das Schiff selbst zurückgetrieben. Pet und Jackman erreichten erst am 16. August Waygatz, worauf sie, da der Versuch des Vordringens in östlicher Richtung unausführbar gefunden worden war, blos noch das Nordkap wieder zu umschiffen trachteten. Sie scheinen von Eifer und den besten Absichten erfüllte Männer gewesen, jedoch nicht hinreichend mit der Eigenthümlichkeit der Eisregionen vertraut gewesen zu sein, so daß sie zu sehr in der Nähe der Küste blieben, von welcher fortwährend große Eismassen sich ablösen oder wo sie von den Flüssen herausgetrieben werden, wogegen die hohe See bessere Hoffnungen zu einer glücklichen Fahrt gewährt haben möchte.

Den Vereinigten Provinzen der Niederlande, welche durch die blutige Bigoterie Philipps II, und die Grausamkeiten des gewissenlosen Alba zum Widerstande sich erhoben hatten, gelang es, nach einem langen, harten und glorreichen Kampfe, ihr kleines Gebiet zu einer unabhängigen Republik zu erheben. Von diesem Augenblicke an begannen sie, das Meer als die Quelle ihrer Größe und Wohlfahrt zu betrachten. Dieses Element umgab und durchdrang ihr Land auf allen Seiten, es thürmte sich gewissermaßen über sie auf, und sie hatten seine Ueberschwemmungen zur Vertheidigung ihres kleinen Gebie-

tes gegen unendlich überlegenere Streitkräfte benutzt. Der Handel — ein alle Welttheile umfassender Handel — war erforderlich, um für die engen Gränzen, in welche sie gezwängt waren, eine Entschädigung zu gewähren und sie zum ersten Range unter den europäischen Staaten zu erheben. Der Orient verhieß die größten Vortheile; allein die Zugänge zu demselben wurden streng bewacht, und sie hatten noch keine Flotte, um es mit den mächtigen Armada's Spaniens in den atlantischen und indischen Gewässern aufnehmen zu können. Der Norden allein stand ihren Unternehmungen offen, und sie hofften denn auch, nach der Durchfahrt durch seine Eisgefilde zu den reichen und berühmten Ländern zu gelangen, von wo aus eine so reiche Ader von Reichthümern nach Europa geflossen war.

Die erste Expedition wurde von einem Privatverein von Kaufleuten unternommen, nachdem nichts weiter als die Erlaubniß der Generalstaaten und des Großadmirals, Prinzen Moriz, dazu nachgesucht worden war. Drei Schiffe, nebst einer kleinen Jacht, wurden in Amsterdam, Enkhuyzen und Zeeland ausgerüstet. Der Befehlshaber des Amsterdamer Schiffes, unter dessen obere Leitung die ganze Expedition gestellt worden, war Wilhelm Barentz, der sich als einen der erfahrensten Seemänner damaliger Zeit zeigte.

Die Escadre ging am 5. Juni 1594 von Texel unter Segel und erreichte am 23. die Insel Kilduin in Moskovien. In der Nähe von Nova Zembla bildete sie zwei Abtheilungen, von denen die eine den alten Weg durch die Straße von Waygatz zu passiren suchte, während Barentz selbst mit der andern eine kühnere Bahn einschlug und nach Norden um Nova Zembla, jene große Inselmasse, welche, gleich einem Bollwerke, seinem Vordringen nach Osten sich widersetzte, zu segeln trachtete. Hier gelangte er in die Lohmen-Bai, so genannt wegen der unzähligen Schaaren der Vögel dieses Namens, wahrscheinlich der Pinguine, welche im Verhältniß zu ihrer Körper-

masse so kleine Flügel hatten, daß es zum Erstaunen schien, wie sie die Bewegung dieser Geschöpfe in der Luft unterstützen konnten. Das schwarze Vorgebirge und die Wilhelms-Insel passirend, erblickten die Holländer verschiedene characteristische Merkmale der arktischen Welt, unter anderen große Heerden von Wallrossen, welche ausnehmend große amphibienartige Thiere, abwechselnd Seepferde oder Seekühe genannt und sehr gut beschrieben werden. Später, bei den Oranien-Inseln, trafen sie deren zwei- bis dreihundert an, welche haufenweise auf dem Sande lagen und sich sonnten. Da die Matrosen die irrige Idee hegten, daß diese Thiere auf dem Lande hülflos seien, so gingen sie auf sie, als etne sichere Beute, los, und freuten sich bereits über die Menge von kostbaren Zähnen, die sie so leichten Preises erhalten würden. Sie wurden jedoch ihres Irrthums so vollständig überführt, daß diese tapferen Amphibien ihnen nicht blos Stand hielten, sondern sie auch mit Verlust und Schimpf in die Flucht trieben, so wie die bei diesem fruchtlosen Angriffe gebrauchten Piken, Aexte und Säbel in Stücke brachen. Die Mannschaften bestanden auch den verwegenen Kampf mit dem Eisbären. Nachdem sie einen solchen Bären am Ufer erblickt hatten, bestiegen sie ihre Schaluppe und feuerten mehrmals auf ihn, ohne ihm jedoch eine tödtliche Wunde beizubringen. Sie waren darauf hocherfreut, als es ihnen gelungen war, ihm eine Schlinge über den Nacken zu werfen, und sie hofften, ihn gleich einem Schooßhündchen führen und als Trophäe nach Holland bringen zu können. Sein gewaltsames und furchtbares Sträuben beunruhigte sie nicht im Geringsten; wie groß aber war ihre Bestürzung, als er seine Tatzen auf das Hintertheil des Bootes legte und dasselbe bestieg! Die ganze Mannschaft eilte Hals über Kopf nach dem Vordertheile und sah den augenblicklichen Tod entweder in seinem Rachen oder im Meere vor Augen. Glücklicher Weise verwickelte sich in diesem Momente die Schlinge in das Eisenwerk

des Steuerruders und das Thier suchte vergebens sich los-zuarbeiten. Da die Matrosen den Bären auf diese Weise gefesselt sahen, faßten sie endlich wieder Muth, drangen auf ihn ein und tödteten ihn mit ihren Speeren.

Barentz erreichte am 1. August die nördliche Spitze von Nova Zembla, unter dem 77. Grade der Breite; indessen wehte der Wind so stark, das Eis in große Felder trennend, daß er und seine Mannschaft, so zeitig in der Jahreszeit es auch noch scheinen mochte, die Hoffnung zum weiteren Vordringen aufgaben und umzukehren beschlossen.

Die beiden anderen Schiffe waren mittlerweile die Küste entlang gesegelt und zu gehöriger Zeit in Waygatz angelangt. Diese Insel gewährte einen sehr lieblichen Anblick, indem sie mit einem Grün und mit einem Reichthum an Blumen, Kräutern, Pflanzen und insbesondere von vielem Lauch bedeckt und überkleidet war. Große Bäume lagen in Haufen auf einander geschichtet, was sehr auffallend schien, da weder auf der diesseitigen, noch auf der jenseitigen Küste ein einziger Baum wuchs; inzwischen urtheilte man sehr richtig, daß sie von den Flüssen der Tartarei herabgeschwemmt und durch den Wind und Strömungen hierher geführt worden seien. Die Holländer erblickten, indem sie an einem Vorgebirge vorübersegelten, eine jener Sammlungen plump gearbeiteter Bilder, welche schon früher von Burroughs wahrgenommen worden waren. Sie stellten Männer, Weiber und Kinder dar, einige waren mit 4 — 8 Köpfen versehen und alle Gesichter waren nach Osten gerichtet; auch lagen viele Rennthierhörner zu ihren Füßen. Das Vorgebirge wurde wegen dieser Bilder das Vorgebirge der Götzenbilder genannt. Forster behauptet, die Samojeden seien fälschlicher Weise dieser Abgötterei beschuldigt worden, und es sei menschenfreundlicher, anzunehmen, daß es Bilder getrennter Freunde, welche von ihnen mit frommer Verehrung geliebt worden, gewesen seien; inzwischen ist es

schwer zu begreifen, wie die Samojeden Freunde mit sechs oder acht Gesichtern sollten gehabt haben.

Die Eskadre hatte mit einigen Schwierigkeiten zu kämpfen, um sich den Weg durch die Straße von Waygatz zu bahnen. Es gelang ihr, und nachdem sie eine Strecke längs der Küste von Nova Zembla gesegelt war, wurde sie durch Eisbollwerke in ihrer Fahrt gehemmt; durch Beharrlichkeit wurden dieselben jedoch umgangen, und die Holländer gelangten nun auf eine weite, blaue, offene See, deren Küste fast in gerader Richtung nach Süden lief. Obgleich dies blos die Küste des Golfs von Obi war, so zweifelten sie doch keinesweges, daß es die östliche Gränze von Asien sei und eine leichte Fahrt nach China gewähren werde. Anstatt jedoch diese Reise zu verfolgen, beschlossen sie, heimzukehren und ihren Landsleuten diese erfreuliche Nachricht mitzutheilen. Die beiden Abtheilungen trafen an der Küste des russischen Laplands zusammen und kamen am 16. September im Texel an.

Die auf den letzten Theil dieser Expedition sich beziehende Nachricht fachte die sanguinischsten Hoffnungen bei dem holländischen Gouvernement und Volke an. Prinz Moritz und die Generalstaaten begnügten sich nicht mehr mit leeren Lobsprüchen und Sanctionen, sondern bewilligten Geldsummen zur Bestreitung der Kosten einer neuen Reise. Zu dieser wurden sechs Schiffe ausgerüstet, nicht als ob es eine mit Zufälligkeiten aller Art verknüpfte Entdeckungsreise gelte, sondern als sei der glückliche Erfolg gesichert. Denn um einen ausgedehnten Handel mit den goldenen Ländern des Orients zu treiben, wurden diese Schiffe mit Waaren beladen und mit Geld wohl versehen; während ein siebentes Schiff, eine kleine Jacht, beauftragt war, sie zu begleiten, bis sie Tabis, das vermeintliche östlichste Vorgebirge von Asien, passirt haben würden; worauf es, nachdem sie sich also glücklich durch das Polareis gearbeitet und ihren Lauf nach China ge-

richtet hatten, mit dieser erfreulichen Botschaft nach Holland zurückkehren sollte. Peter Plancius, der berühmteste Kosmograph damaliger Zeit, verfertigte für die Expedition eine Karte, die freilich in unseren Augen ein sehr unvollkommenes Werk, jedoch nach allen damals vorhandenen geographischen Kenntnissen der damaligen unwissenden Zeit combinirt ist.

Diejenigen Rüstungen, welche in früherer Periode mit dem größten Pomp und Aufwande betrieben wurden, pflegten zu den schlechtesten Resultaten zu führen. Jene großen und schwer beladenen Schiffe waren besonders schlecht geeignet, sich durch enge und durch Eis versperrte Gewässer und Kanäle durchzuwinden. Von allen Expeditionen nach dem Norden entsprach demnach keine weniger, als diese den großen Kosten und glänzenden Erwartungen, mit denen sie ausgerüstet worden war. Die Eskadre ging am 2. Juni (1595), in einer durchaus zu späten Periode der Jahreszeit, vom Texel unter Segel. Nichts merkwürdiges begegnete ihr bis zum 4. August, wo unsere Seefahrer die Straße zwischen Waygatz und dem Continent, der sie den Namen Nassau-Straße beigelegt hatten, erreichten. Sie kamen an das Vorgebirge der Götzenbilder, und obgleich diese Letzteren noch immer in voller Parade da standen, war doch keine Spur von Wohnungen, auf welche sie schließen lassen konnten, wahrzunehmen. Inzwischen begegnete ihnen ein aus zusammengenähten Baumrinden bestehendes russisches Fahrzeug auf seiner, in der Absicht, Wallroßzähne, Wallfischthran und Gänse zu gewinnen, unternommenen Fahrt vom Pechora nach dem Obi. Die in demselben befindlichen Seeleute redeten die Holländer auf eine sehr freundliche Weise an, schenkten ihnen acht fette Vögel und gingen an Bord eines der Schiffe, dessen Stattlichkeit, Ausstattung und die bei allen Dingen auf demselben vorwaltende große Ordnung sie in Erstaunen setzten. Da es gerade Fasttag war, so wiesen sie Fleischspeisen, Butter und Käse zurück; rohe

Häringe aber, die ihnen angeboten wurden, verschlangen sie ganz und gar mit Kopf und Schwanz.

Die Holländer kamen nach langem Umherkreuzen mit einem Trupp Samojeden zusammen, welche als ein Volk von kleinem Wuchs, mit breitem und platten Antlitz, kleinen Augen, kurzen Beinen, und ganz in Rennthierhäute gehüllt, einige wenige ausgenommen, welche farbige, mit Pelzwerk besetzte Kleider trugen, geschildert werden. Sie legten ein außerordentliches Mißtrauen gegen die Fremdlinge an den Tag, so daß sie bei der Annäherung des Dolmetschers den Bogen spannten, um auf ihn zu schießen. Er rief ihnen indessen laut zu: „wir sind Freunde," worauf sie ihre Waffen niederlegten und sie nach russischer Sitte begrüßten, indem sie ihre Köpfe zur Erde neigten. Bei der nunmehr folgenden Unterredung zeigten sie einen hohen Grad von Höflichkeit und Scharfsinn, womit jedoch Behutsamkeit und selbst Besorgnisse gepaart waren. Als sie eine Kanone abfeuern hörten, rannten sie wie wahnsinnig fort und blieben nicht eher stehen, als bis sie sich überzeugt hatten, daß man ihnen nicht Leides zuzufügen beabsichtigt hatte; es belustigte sie jetzt zu sehen, wie ein auf einer kleinen Anhöhe befindlicher Stein durch eine Musketenkugel in Stücke gesprengt worden war. Ein Matrose ging kühn auf den Häuptling zu, der in der Reisebeschreibung mit dem Titel eines Königs beehrt wird und reichte ihm Schiffszwieback dar, den der Monarch gnädig annahm und verzehrte, obschon dabei etwas argwöhnisch um sich blickend. Endlich nahmen beide Theile einen freundschaftlichen Abschied von einander; jedoch lief ein Eingeborener den Fremdlingen mit Zeichen des heftigsten Zorns nach, weil ein Matrose eine ihrer plumpen Bildsäulen fortgetragen hatte. Man erkannte nunmehr, daß diese Bildsäulen Gottheiten vorstellen sollten, und daß die vor ihnen liegenden Knochen die Ueberreste von den ihnen in ihrer göttlichen Eigenschaft dargebrachten Opfern waren. Die Holländer scheinen sich von der samojedischen

Bildhauerkunst eine noch geringere Vorstellung, als Burroughs gemacht zu haben. Jene Bildsäulen werden als nicht viel besser denn Holzklötze beschrieben, die an dem oberen Ende etwas abgerundet waren, um einen Kopf vorzustellen, mit einer kleinen Erhabenheit für die Nase, zwei kleinen Löchern für die Augen und einer größeren Oeffnung, die den Mund bezeichnen sollte.

Nachdem unsere Seefahrer nach eifrigen Nachforschungen in Erfahrung gebracht hatten, daß sich jenseits eines Punktes, den sie nach einer etwa fünftägigen Fahrt erreichen würden, ein großes offenes Meer nach Südosten erstrecke, machten sie wiederholte Versuche, um jenen Punkt zu erreichen; allein, sobald sie durch die Waygatz-Straße vorgedrungen waren, wurden sie durch große Massen von Treibeis wieder zurückgedrängt. Sie harrten bis Ende September aus, um welche Zeit diese Massen in die Waygatzstraße mit solcher Gewalt drangen, daß sie genöthigt waren, dieselben durch die westliche Oeffnung eiligst zu verlassen und nach Holland zurückzukehren, ohne irgend einen der glänzenden Zwecke, für welche diese Expedition unternommen worden war, erreicht zu haben,

In Holland stimmte das Fehlschlagen einer Expedition, von der man die sanguinischsten Hoffnungen gehegt hatte, die Gemüther in hohem Grade herab. Die Generalstaaten weigerten sich, eine neue Expedition mit Geldmitteln zu unterstützen, setzten übrigens eine Belohnung für jeden Einzelnen oder Verein aus, der die Unternehmung glücklich durchführen würde. Dagegen beschloß der Stadtrath von Amsterdam, von richtigen Grundsätzen ausgehend, eine Escadre nach einem kleineren Maßstabe und blos mit der Bestimmung für Entdeckungsreisen, auszurüsten. Es wurden demnach zwei Schiffe in Stand gesetzt, von denen das eine unter den Befehl von Barentz und das andere unter den von Johann Cornelius Ryp, welche beide gleiche Gewalt erhalten zu haben scheinen, gestellt

wurde. Da man eine Neigung zum Heimweh befürchtete, wurden blos unverheirathete Personen an Bord genommen, welche, wie man hoffte, von einem kühneren Unternehmungsgeiste beseelt und weniger von der Sehnsucht nach der Heimath geplagt sein würden.

Diese Schiffe gingen, wiederum wohl etwas zu spät, nämlich am 10. Mai (1596) unter Segel. Die Absicht scheint gewesen zu sein, die russischen Küsten und Straßen, selbst Nova Zembla zu meiden und direkt durch die weite Fläche des Eismeers zu segeln. Sie steuerten aus Versehen etwas westwärts, und bekamen am 22. die Shetlands-Inseln zu Gesicht. Barentz meinte, man möge jetzt ostwärts steuern, um diesen Umweg wieder auszugleichen; allein Cornelius behauptete, dies würde geradesweges in die Waygatzstraße, den Schauplatz so vieler vergeblicher Bemühungen, führen, und drang darauf, eine nord-nordöstliche Richtung einzuschlagen. Nachdem die Seefahrer die Shetlands-Inseln passirt hatten, bot sich ihren Blikken die glänzendste Himmelserscheinung dar, die sie je gesehen hatten. Die Sonne erschien mit zwei Nebensonnen, während ein prachtvoller Regenbogen sich über alle drei Sonnen ausbreitete und zwei andere Bogen den Himmel in verschiedenen Richtungen durchkreuzten. Am 5. Juni riefen einige Matrosen, daß eine unendliche Menge Schwäne, die auf dem Wasser schwämmen, sich blicken ließen; allein die Erfahreneren befürchteten, daß diese Schwäne von Eis sein möchten, was denn auch der Fall war, indem die Schiffe sich bald zwischen Massen schwimmenden Eises befanden. Zwei Tage wanden sie sich wie zwischen zwei Ländern durch, während die Farbe des Meers, welches grün wie Gras war, die Seefahrer auf den Gedanken brachte, daß sie sich in der Nähe des Grönland (Grünland) genannten Landes befänden; allein Scoresby hat, wie bereits im zweiten Kapitel bemerkt worden ist, bewiesen, daß seine Farbe von den in der See befindlichen Thierchen herrührt. Am 9. entdeckten unsere Seefahrer eine

lange, in schroffe und hohe Felsen, deren höchstem der Name Jammerberg beigelegt worden ist, steil sich erhebende Insel. Pennant, welcher die Entdeckung derselben, als im Jahre 1603 geschehen, irriger Weise Bennet beimißt, bemerkt darüber Folgendes: „Der Schauder, den der Anblick dieser Insel bei den ersten Entdeckern hervorgerufen, muß unaussprechlich gewesen sein. Ueberall die größte Oede; der Boden zeigt sich schwarz, wo er vom Schnee nicht bedeckt ist, und ist in tausende von Abgründen zersplittert. Keine andere Laute werden vernommen, als das Tosen der Wellen, das krachende Zusammenstoßen des Treibeises, die Mißtöne der Myriaden von Seevögeln, das Heulen der arktischen Füchse, das Schnauben der Wallrosse und das Brüllen des Eisbären.“ Die Anhöhen waren so außerordentlich steil, daß einige Matrosen, die hinauf geklettert waren, nicht hinabzublicken wagten und das Hinabsteigen für höchst zweifelhaft und gefährlich erachteten. Endlich aber kamen sie auf den Einfall, rückwärts, nämlich mit dem Gesicht nach der Felsenwand gekehrt, hinabzusteigen, und sie gelangten auf diese Weise glücklich hinunter, was Barentz, der hinaufblickte, nie für möglich gehalten hätte. Nach einem Bären, den die Holländer angriffen und vergebens durch eine Schlinge zu fangen suchten, gaben sie der Insel den Namen Bäreninsel, den die Engländer späterhin mit dem des Alderman Cherie zu vertauschen suchten. Weiter vordringend bei einem immer noch zu nördlichen Course, erreichten sie den 80. Grad der Breite und entdeckten eine Küste, welche, wie sich bald fand, zu einem Lande von großem Umfange gehörte. Dies war Spitzbergen oder Ostgrönland, welches, nach dem Breitengrade zu urtheilen, sie wahrscheinlich an seiner nördlichen Spitze oder dem Vorgebirge von Hakluyt berührten. Der Name Grönland, welcher der Insel in einem gewissen Grade geblieben ist, wurde ihr in der irrigen Voraussetzung beigelegt, daß sie zu jener großen Küstenstrecke gehöre, welche die Isländer so nann-

ten, und um sie von derselben zu unterscheiden, wurde sie Ostgrönland genannt.

Da die Holländer sich in ihrem Vordringen nach Osten durch dieses Land gehemmt sahen, kehrten sie wieder um und segelten, nach Süden steuernd, die tiefen Buchten der Insel entlang, bis sie sich wieder vor der Bäreninsel befanden. Jetzt wichen Cornelius und Barentz abermals in ihren Meinungen von einander ab; jener beharrte noch immer auf seinem ursprünglichen Plane und verlangte wieder nordwärts zu steuern und sich längs der Ostküste des neu entdeckten Landes einen Weg zu bahnen zu suchen; dagegen drang Barentz nach richtigeren Grundsätzen darauf, daß sie ost-süd-ost steuerten und die nördliche Spitze von Nova Zembla zu passiren suchten. Da sie sich nicht verständigen konnten und Barentz entschlossen war, dies Mal nicht nachzugeben, so trennten sie sich und Jeder suchte den beabsichtigten Zweck auf seine Weise zu erreichen. Barentz drang seinem Plane gemäß vor, bis er am 17. Juli Mittags die Küste von Nova Zembla erreichte. Inzwischen war er zu weit nach Süden gekommen und daher genöthigt, wieder nordwärts zu steuern. Er drang so rasch wie möglich vor, hatte aber erst am 6. August Cap Nassau passirt; da er jedoch hier das Eis in großen Massen treiben und sich von dicken Nebeln umgeben sah, hielt er es für gerathen, sein Schiff an einen großen Eisberg zu befestigen. Während der Befehlshaber auf dem Verdecke umherging, bemerkte er, daß ein großer Bär die eine Seite des Schiffes zu erklimmen suchte. Er rief augenblicklich die Mannschaft heraus und erhob, nachdem sie sich auf dem Verdecke versammelt hatte, ein starkes Geschrei, welches den Bären zum Rückzuge veranlaßte. Er kehrte zwar bald zu einem neuen Angriffe zurück, indessen war mittlerweile ein Segel längs dem Verdecke ausgespannt und vier Gewehre geladen, welche mit solchem Erfolge abgefeuert wurden, daß der Bär entfloh und sich zwischen den ungeheueren Eismassen verbarg.

Am 10. August begann das Eis sich zu trennen und die Seemänner machten zugleich die Entdeckung, daß der Eisberg, an den das Schiff befestigt worden war, auf dem Meeresgrunde festsaß, und daß die übrigen dagegen stießen. Aus Besorgniß, daß diese losen Stücke sich ansammeln und sie auf diese Weise einschließen möchten, verließen sie ihren Standort und segelten weiter. Das Eis hatte sich bereits auf der Meeresoberfläche gebildet, so daß beim Durchsegeln ein Krachen auf allen Seiten entstand. Die Holländer arbeiteten sich vorwärts, wobei sie das Schiff wiederholt an Eisberge befestigten, von denen einer sich gleich einem Thurm erhob und zwanzig Faden über und zwölf unter dem Wasser maß. Sie sahen rund um sich her über vierhundert große Eisberge, welches ihnen Besorgnisse einflößte und sie veranlaßte, sich in die Nähe des Landes zu halten, da es ihnen unbekannt war, daß gerade hier jene gefährlichen Massen sich bildeten und zusammendrängten. Inzwischen steuerten sie vorwärts und gelangten, nachdem sie das kleine Eiskap, wie sie es nannten, passirt hatten, nach der Oranien-Insel, welche die nördlichste Gränze von Nova Zembla bildet. Hier schwammen zehn Mann ans Land und nachdem sie mehrere Eispfeiler, welche sich gewissermaßen zu einem kleinen Berge erhoben, bestiegen, hatten sie die Freude, die Küste nach Süden sich erstrecken und ein weites offenes Meer im Südosten vor sich zu sehen. Sie eilten zurück, um Barentz diese erfreuliche Nachricht zu bringen, und der glückliche Erfolg der Reise wurde nunmehr fast gar nicht mehr bezweifelt.

Allein diese Hoffnungen waren eitel. Nachdem das erwünschte Cap, wie es genannt wurde (jetzt Cap Zelania), passirt war, sammelten sich die Eisberge in solcher Masse an, daß unsere Seefahrer jeden Gedanken fahren ließen, irgend etwas anderes mehr thun zu können, als auf ihrer Heimreise die Waygatzstraße zu erreichen, Sie wurden mittlerweile von den schwimmenden Massen so rasch

vorwärts getrieben, daß drei Mann, die zum Umherspähen eine derselben bestiegen hatten, zurückgelassen worden wären, wenn sie sich nicht mit außerordentlicher Gewandtheit zu helfen gewußt hätten. Das Schiff wurde nunmehr geradesweges in den Eishafen. wie man ihn nannte, getrieben und dort in eine fast perpendikuläre Lage versetzt, indem das eine Ende beinahe den Boden berührte. Aus dieser kritischen Lage wurde es am folgenden Tage befreit, wogegen aber neue Eismassen fortwährend eindrangen und die schrecklichen Wälle, welche das Schiff umgaben, vermehrten. Die eine Seite des Schiffes wurde durch die an derselben allmälig sich ansammelnden Eisstücke emporgehoben; dasselbe war an der anderen Seite der Fall, so daß das Schiff wie mittelst Maschinen bis zur Spitze des Eises sich erhob. Während dieser Zeit war das Krachen sowohl außerhalb, wie innerhalb des Schiffes so furchtbar, daß man jeden Augenblick fürchtete, es möchte zertrümmert werden; inzwischen war dieses inwendige Krachen, welches blos von dem Gefrieren der saftigen Theile des Holzes herrührte, weniger gefährlich, als man sich einbildete.

Die Holländer sahen nunmehr ein, daß sie für dieses Jahr alle Hoffnung, aus diesem Eiskerker zu entkommen, aufgeben mußten. Da das Schiff fortwährend krachte und an verschiedenen Stellen barst, zweifelten sie nicht mehr, daß es in Trümmer sich auflösen werde, und konnten nur noch hoffen, hier zu überwintern in dem Fall, im Stande zu sein, daß sie eine Hütte bauten, welche sie gegen die herannahende Strenge der Jahreszeit schützen konnte. Einige von der Mannschaft, die ans Land geschickt worden waren, berichteten, daß sie die Spuren von Rennthieren gesehen, auch eine Quelle süßen Wassers, so wie, was noch wichtiger war, eine große Menge schöner Bäume, deren Wurzeln noch daran befindlich, auf dem Gestade umherzerstreut, angetroffen hätten. Nicht ein einziger dieser Bäume konnte in dem gefrornen Boden

gewachsen sein, vielmehr waren offenbar alle von den Flüssen Moskoviens und der Tartarei fortgerissen und durch den Wind und Strömungen über den Ocean getrieben worden. Dieser Umstand verlieh den Hoffnungen der Seefahrer eine eigenthümliche heitere Farbe. Sie hegten das Vertrauen, daß die Vorsehung, welche ihnen auf diese erstaunenswürdige Weise die Materialien zur Erbauung eines Hauses und Brennholz, um dasselbe zu erwärmen, verschafft hatte, ihnen auch dasjenige gewähren würde, was erforderlich war, um den herrannahenden Winter hier zubringen und endlich in ihre Heimath zurückkehren zu können. Es wurde sofort ein Schlitten verfertigt, und drei Mann schnitten das Holz, während zehn andere es nach dem für die Hütte ausersehenen Platze schafften. Sie suchten einen Wall von Erde zum Schutz und Sicherheit zu bilden und durch eine lange Reihe von Feuern den Boden aufzuthauen; allein Alles war vergebens. — Der Schiffszimmermann war gestorben und man fand es unmöglich, seine Leiche in die Erde zu versenken, weshalb man dieselbe in eine Felsenspalte legte.

Der Bau der Hütte wurde mit Eifer betrieben, da hierauf die einzige Hoffnung zur Erhaltung des Lebens beruhte; jedoch stellte sich bei dieser Arbeit eine so intensive Kälte ein, daß sie fast unerträglich war. Wenn man einen Nagel in den Mund steckte, so fror er an die Lippe fest und nahm, wenn man ihn losriß, die Haut mit fort, so daß Blut floß. Der Schnee fiel bisweilen mehrere Tage hinter einander in so dichten Massen, daß sich die Leute unter der über sie sich bildenden Decke nicht regen konnten. Zugleich hatten sie unaufhörliche harte Kämpfe mit dem Eisbären zu bestehen. Eines Tages sah der Capitän vom Schiffe aus drei dieser wüthenden Thiere auf die Arbeiter losstürzen, denen er mit lautem Schreien ein Warnungszeichen gab. Sie rannten augenblicklich dem Schiffe zu, wobei einer von ihnen in seiner Hast in eine Eisspalte fiel, so daß er von seinen Kameraden für

verloren gehalten wurde; inzwischen übersahen ihn die Bären und verfolgten unaufhaltsam die Uebrigen. Nachdem diese endlich das Schiff erreicht hatten, liefen sie um dasselbe herum und stiegen hinten hinauf, wogegen ihre Verfolger das Schiff vorn erkletterten und nun zum Angriffe grimmig vordrangen. Ein Mann wurde in die Küche hinabgeschickt, um eine Lunte anzuzünden; er war jedoch so bestürzt und verwirrt, daß er sogar dieses einfache Geschäft nicht verrichten konnte, und so ließ sich denn mit den Musketen nichts anfangen. Die Mannschaft vermochte nunmehr den Angriff blos dadurch abzuwehren, daß sie den Bären zuwarf, was ihr gerade unter die Hände kam, wodurch denn die Aufmerksamkeit stets auf Augenblicke abgelenkt wurde, obgleich sie dann immer mit erneuerter Wuth wieder vordrangen. Endlich als die Gefahr den höchsten Grad erreicht zu haben schien, wurde eine Hellebarde nach dem größten der drei Bären geworfen und diese verwundete ihn am Maule in dem Grade, daß er fortlief, worauf die beiden andern ihm folgten.

Trotz der intensiven Kälte, war der Winter noch nicht in seiner ganzen Strenge gekommen. Mehrere Tage hindurch wehte ein Südwestwind und trieb eine sehr große Masse Eis auseinander; unsere Seefahrer sahen nunmehr jenseits des festen Walls, der sich um sie gebildet hatte, eine weite offene See, während das Schiff hinter denselben gebannt war. Im Oktober war ihre Hütte vollendet und zur Aufnahme von Mund- und Holzvorräthen eingerichtet. Zugleich aber machten sie eine niederschlagende Entdeckung. Mehrere Tonnen trefflichen Danziger Biers von angenehmem Geschmacke und heilkräftiger Eigenschaft und auf dessen Genuß sie sich im Voraus sehr gefreut hatten, waren so hart gefroren, daß die Fässer platzten und selbst die eisernen Reifen derselben zersprangen. Das Bier war freilich noch als Eis vorhanden, welches indessen aufgethaut, den Geschmack von schlechtem Wasser hatte, und obgleich sich in der Mitte eine, die ganze Stärke des

Biers in sich begreifende Flüssigkeit befand, so hatte doch diese nicht den wahren Geschmack und die Eigenthümlichkeit jenes Getränkes. Man machte den Versuch, Beides mit einander zu vermischen, ohne im Stande zu seyn, die ursprüngliche Kraft und Tugend wiederherzustellen.

Die Sonne, welche bisher die einzige Freude und der Trost unserer Seefahrer gewesen war, fing jetzt an ihnen nur kurze Besuche abzustatten und Zeichen ihres nahe bevorstehenden Verschwindens zu geben. Sie ging in Südsüdosten auf und in Südsüdwesten unter, und der Mond wurde durch ihre Gegenwart kaum verdunkelt. Am 1. November war noch ihre ganze Scheibe auf eine kurze Zeit zu sehen; am 2. blieb sie am Horizont, über den sie sich nicht erhob, und am 4. war die Luft ruhig und klar, allein die Sonne ging weder mehr auf noch unter.

Die öde dreimonatliche Winternacht, welche jetzt hereingebrochen war, war übrigens nicht ohne einige Annehmlichkeiten. Der Mond, der jetzt sein volles Licht erlangt hatte, leuchtete mit demselben ununterbrochen über dem Horizont. Mit der Sonne verschwand auch der Bär, dessen Stelle der arktische Fuchs einnahm, ein allerliebstes kleines Thier, dessen Fleisch im Geschmacke dem des Ziegenlammes ähnlich war, und eine Abwechselung in den Speisen darbot. Unsere Seefahrer fanden große Schwierigkeit in der Zeitmessung, und erhoben sich am 6. spät am Tage von ihrem Lager, worauf man sich stritt, ob es Tag oder Nacht sei. Die Kälte hatte die Bewegungen aller Uhren gehemmt; späterhin verfertigten sie daher eine zwölfstündige Sanduhr, durch welche sie so ziemlich die Zeit zu bestimmen vermochten.

Am 3. December, als sie in ihren Betten lagen, erhob sich draußen ein so furchtbares Getöse, als wenn alle sie umgebende Eisberge über einander in Trümmer gegangen wären. Das erste Licht, welches sie später erhielten, zeigte denn auch eine beträchtliche Strecke von offener See; indessen mußte dieser Durchbruch mittelst einer

rein inneren Bewegung des Eises, nicht aber vermöge einer Neigung zum Aufthauen entstanden sein.

Mit der vorrückenden Jahreszeit wurde die Kälte stets intensiver. In der ersten Hälfte des Decembermonats verstopfte eine dichte Schneemasse alle Ausgänge für den Rauch; so daß ein für die furchtbare Strenge der Jahreszeit ganz und gar geeignetes Feuer die Gefahr des Erstickens herbeiführte. Die Leute waren daher genöthigt, das Wohnzimmer in einer sehr geringen Temperatur zu erhalten, weshalb sie sich des unvollkommenen Hülfsmittels bedienten, Steine zu erhitzen und von dem einen Bette in das andere wandern zu lassen. Eine andere Schwierigkeit bot sich beim Waschen der Kleidungsstücke dar: sobald sie diese aus dem heißen Wasser zogen, und sie auszuringen begannen, gefroren sie ihnen in den Händen; und wenn sie zum Trocknen aufgehängt worden waren, war die von dem Feuer abgekehrte Seite hart gefroren. Die Kälte wurde immer grimmiger, so daß zwei Zoll dickes Eis an den inneren Wänden der Hütte sich bildete. Die Drangsale der Leute stiegen endlich bis zu dem Grade, daß sie sich zagend und kummervoll anblickten und nicht anders glaubten, als daß dies zu ihrem Tode endlich führen müsse. Sie beschlossen nunmehr, es koste, was es wolle, sich noch einmal gehörig durchzuwärmen. Sie eilten daher nach dem Schiffe, holten eine große Menge Steinkohlen, machten ein ungeheueres Feuer an, verstopften sorgfältig die Fenster und alle Oeffnungen, durch welche die Kälte hereindringen konnte, und verschafften sich auf diese Weise eine sehr behagliche Wärme. In diesem angenehmen Zustande, dem sie so lange Zeit hindurch fremd geblieben waren, gingen sie zu Bett und schwatzten fröhlich noch eine Zeitlang vor dem Einschlafen. Mitten in der Nacht erwachten plötzlich Mehrere in einem Zustande des peinlichsten Schwindels; ihr Angstgeschrei machte die Uebrigen munter, und alle fühlten sich mehr oder minder in demselben beunruhigenden Zustande. In-

dem sie aufzustehen versuchten, wurden sie schwindelig und konnten weder stehen noch gehen. Endlich arbeiteten sich zwei oder drei nach der Thür, um sie zu öffnen; jedoch der Erste, welcher öffnete, fiel sogleich besinnungslos in den Schnee. De Veer, welcher hinter ihm stand, brachte ihn durch Besprengen des Antlitzes mit Essig wieder zu sich; und die Winterluft, vor der sie sich am meisten gefürchtet hatten, verlieh der ganzen Gesellschaft wieder neues Leben.

Da die unglücklichen Seeleute auf diese Weise genöthigt waren, der Winterkälte bis zu einem gewissen Grade Zutritt zu gewähren, wurden deren Wirkungen mit jedem Tage unerträglicher. Es schien, als wenn das Feuer alle Kraft verloren habe, Wärme zu verbreiten; die Kleider der Unglücklichen waren weiß von Schnee und Reif; ihre Strümpfe verbrannten, bevor sie an den Füßen die geringste Wärme spürten, und dieses Verbrennen that sich mehr durch den Geruch, als durch das Gefühl kund. Und doch baten sie, mitten unter diesen Drangsalen, als sie sich erinnerten, daß am 5. Januar das Fest der heiligen drei Könige sei, ihren Befehlshaber, ihnen die Feier dieses großen holländischen Festes zu erlauben. Sie hatten noch etwas Wein und zwei Pfund Mehl übrig behalten, woraus sie Kuchen bereiteten und in Oel bucken; die Loose wurden gezogen, der Stückmeister zum König von Nova Zembla gekrönt und der Abend so fröhlich hingebracht, als wenn sie an ihrem heimischen Heerde gesessen hätten. Nichts kann so deutlich, wie dieser Umstand, die heilsamen Wirkungen ans Licht stellen, welche unter solchen verzweiflungsvollen Umständen Gemüthsbeschäftigungen und Vergnügungen erzeugen, — Wirkungen, von denen Capitain Parry späterhin mit so glücklichem Erfolge Gebrauch machte.

Um die Mitte Januars fingen unsere Seefahrer an wahrzunehmen, daß die tiefe Finsterniß, in der sie seit so langer Zeit zugebracht hatten, etwas aufgehellt wurde.

Wenn sie eine Kugel hinwarfen, konnten sie dieselbe auf dem Boden hinrollen sehen, was bisher unmöglich gewesen war. Bald darauf um Mittag sahen sie einen schwachen Lichtstreif den Horizont erhellen; und dieses erste Tagen des jährlichen Morgens fachte in ihren Herzen die fast erloschene Hoffnung wieder an. Am 24. Januar kamen de Veer und zwei Andere eilends in die Hütte mit der Nachricht, daß sie einen Theil der Sonnenscheibe bereits gesehen hätten. Barentz erklärte, daß vermöge der Gestalt der Erdkugel dies erst in vierzehn Tagen der Fall sein könnte. Viele jedoch maßen den Augen ihrer Gefährten mehr Glauben bei, und es wurden Wetten geschlossen, die aber in den beiden nächsten Tagen noch nicht entschieden werden konnten, indem ein dichter Nebel sich eingestellt hatte. Nachdem es sich endlich am 27. aufgeklärt hatte, gingen Alle hinaus und sahen nun die volle Scheibe jenes großen Himmelslichts an dem Horizonte emporsteigen. Freude und Wonne erfüllten ihre Herzen und Barentz fuhr vergebens fort, zu beweisen, daß diese Erscheinung mit jedem Grundsatze der Wissenschaft im Widerspruch stehe. Er dachte nicht an die extensive Kraft der Strahlenbrechung in dieser nördlichen Luft, — eine Kraft, welche während Capitain Parry's Expedition auf ähnliche Weise die Dauer des Polarwinters verkürzte.

Die Dinge nahmen nunmehr eine freundlichere Gestalt an. Statt des fortwährenden Faullenzens in der Hütte, gingen die Leute täglich hinaus, gingen spazieren, rannten umher und gaben sich Kampfspielen und ähnlichen Körperübungen hin, wodurch sie sich erwärmten und ihre Gesundheit bewahrten. Mit der Sonne erschien indessen ihr alter Feind, der Bär, wieder. Eins dieser Thiere griff sie während eines so dichten Nebels an, daß sie mit ihren Musketen nicht zielen konnten und sich in die Hütte flüchten mußten. Der Bär kam an die Thür und machte die verzweifeltsten Versuche, sie zu sprengen; jedoch der Befehlshaber preßte seinen Rücken so fest gegen dieselbe, daß

der Bär von seinem Vorhaben abstehen mußte. Bald darauf bestieg er das Dach, wo er, nachdem er vergebens durch den Schornstein hereinzukriechen versucht hatte, auf das Gewaltsamste sich anstrengte, ihn herunterzuwerfen, indem er an dem Segel, in welches er gewickelt worden war, zerrte. Während dieser Anstrengungen erfüllte sein schreckliches und beißhungriges Brüllen die Bewohner der Hütte mit Entsetzen. Endlich zog er ab. Ein anderes Mal kam ein Bär dem auf Wache ausgestellten Matrosen, der anderwärts hinblickte, so nahe, daß er, als er auf den von seinen Kameraden erhobenen Lärm sich umwandte, sich beinahe schon in den Klauen des Bären sah; inzwischen hatte er die Geistesgegenwart, augenblicklich Feuer zu geben. Das Thier wurde am Kopfe verwundet, in die Flucht getrieben und darauf verfolgt und getödtet.

Die erste Wiedererscheinung der Sonne hatte der Hoffnung Raum gegeben, daß nunmehr das Wetter fortwährend milder und erträglicher werden würde. Es war daher eine schmerzhafte Täuschung, als im Februar ein heftiger Sturm aus Nordost eine intensivere Kälte als je brachte, und die Hütte abermals unter den Schnee begraben wurde. Dies wurde um so peinlicher empfunden, als die Kräfte der Leute und die zur Ersetzung und Erhaltung derselben erforderlichen Nahrungsmittel abzunehmen anfingen. Die Leute gaben sich nicht mehr täglich die Mühe, einen Weg zu bahnen, sondern diejenigen, die noch Kräfte genug besaßen, krochen durch den Schornstein aus und ein. Von einem schrecklichen Leiden wurden sie heimgesucht, als es ihnen an Brennholz zu mangeln begann. Sie sammelten alle weggeworfene oder vor der Hütte liegende Späne und Stücke, da aber auch diese bald nicht mehr zu finden waren, mußten sie ihren Schlitten hervorziehen, um mehr zu holen. Die Bäume aus dem Schnee herauszugraben und sie nach der Hütte zu schaffen, war ein Unternehmen, welches bei dem gegenwärtigen erschöpften Zustande der Mannschaft eine Unmöglichkeit schien.

Inzwischen sah man ein, daß hierzu geschritten werden müsse, um das Leben zu erhalten.

Im Laufe der Monate März und April wurde das Wetter milder und die Aufmerksamkeit der ganzen Mannschaft auf Entwürfe und Aussichten zur Heimkehr gelenkt. Im Süden nach der Tartarei zu, waren die Eismassen noch im Treiben, wogegen man im Nordosten eine unermeßlich offene See erblickte. Inzwischen blieben die das Schiff einschließenden Bollwerke nicht nur liegen, sondern nahmen sogar, zu dem unaussprechlichen Kummer der Seefahrer rasch an Umfang zu, wahrscheinlich durch die Trümmer der durchbrochenen großen äußeren Masse. In der Mitte des Märzmonats waren diese Wälle blos 75 Schritte breit, wogegen sie im Anfange des Maimonats die Breite von 500 Schritten erlangt hatten. Diese Säulen glichen den Häusern einer großen Stadt, und boten abwechselnd scheinbare Thürme, Kirchen, Schornsteine u. dergl. m. dar. Unsere Seefahrer nahmen zu ihrer Verzweifelung diese Lage des Schiffes wahr und suchten dringend um die Erlaubniß nach, die beiden Schiffsböte auszurüsten, und in ihnen die Heimreise zu unternehmen. Der Befehlshaber willigte endlich ein, nachdem selbst Ende Mai's keine bessere Aussicht sich dargeboten hatte. Zwischen dem 20. und 26. erhob sich ein Nordwind und trieb eine noch größere Eismasse herbei, so daß sie nicht länger zögerten, sich ans Werk zu begeben und Segel und Tauwerk aus dem Schiffe herauszuschaffen. Schon das bloße Herausgraben der Böte aus dem Schnee war ein höchst beschwerliches Unternehmen, und die Ausrüstung derselben würde ohne den dabei an den Tag gelegten Enthusiasmus fast unmöglich gewesen seyn. Gegen den 11. Juni hatten die Leute die Böte in Stand gesetzt, ihre Kleider gepackt und die Mundvorräthe eingeschifft. Jetzt aber hatten sie sich noch einen Weg durch die Abhänge und Bollwerke des Eises, die sich zwischen ihnen und der offenen See befanden, zu bahnen, wobei sie noch

mitten unter den größten Anstrengungen des Ausgrabens, Aufbrechens und Aufhauens durch einen ungeheueren Bären in Athem erhalten wurden, der über das zugefrorene Meer von der Tartarei gekommen war.

Nachdem sie endlich ihre sämmtlichen Kleider und Mundvorräthe eingeschifft hatten, gingen sie am 14. mit Westwind unter Segel. In den nächsten drei Tagen passirten sie das Insel- und das erwünschte Cap und gelangten nach der Oranieninsel, stets sich ihren Weg durch das sich stark andrängende Eis bahnend. Als sie die Höhe des Eiscaps erreicht hatten, sprach Barentz, der seit langer Zeit an einer schweren Krankheit darnieder gelegen hatte und sein Ende herannahen fühlte, den Wunsch aus, aufgerichtet zu werden, um noch einen letzten Blick auf dieses unglückselige und schreckliche Land zu werfen. Er betrachtete dasselbe eine geraume Zeit.

Am folgenden Tage geriethen die Fahrzeuge aufs Neue zwischen Massen von Treibeis und wurden so furchtbar gestoßen und zwischen Eisfelder gepreßt, daß die Leute bereits auf immer von einander Abschied nahmen. Mittlerweile nahmen sie eine Masse festen Eises in einer geringen Entfernung wahr, wohin de Veer mit einem Tau, von einer Eisscholle auf die andere springend, eilte. Nachdem sie sich auf diese Weise mit der feststehenden Masse in Verbindung gesetzt hatten, landeten sie zuerst die Kranken, dann die Mund- und andere Vorräthe, und zogen endlich auch die Böte auf das Eis. Während sie sich hier aufhielten, äußerte Barentz, als er von der gefährlichen Krankheit eines gewissen Adrianson hörte, daß er selbst nicht fern von seinem Ende sei. Da er jedoch sich zu unterhalten und eine von de Veer verfertigte Karte der Reise zu betrachten fortfuhr, so meinte man, daß seine Krankheit nicht so bedenklich sein werde, bis er endlich die Karte zur Seite schob, einen Trunk Wasser begehrte, und auf der Stelle verschied. Dieses traurige Ereigniß erfüllte Alle mit Schmerz, nicht blos weil sie alle eine große

Anhänglichkeit an Barentz gehabt hatten, sondern nun auch seine ausgezeichneten nautischen Kenntnisse entbehren mußten.

Die Matrosen setzten mit Hülfe einiges Treibholzes die Böte wieder in Stand, obgleich sie noch immer vom Eise eng eingeschlossen waren und von der Furcht befallen wurden, von dieser Eisbank nie entkommen zu können, sondern hier ihr Leben beschließen zu müssen. Am 22. nahmen sie jedoch in einer kleinen Entfernung offene See wahr, und die Böte, welche man von der einen Eisscholle auf die andere zog, wurden wieder flott. In den nächsten drei Tagen erreichten sie Cap Nassau, häufig vom Eise aufgehalten, welches jedoch immer wieder sich öffnete, gleich Schleußenthüren, und die Durchfahrt gestatteten. Am 26. waren sie abermals genöthigt, Alles auszuschiffen und auf der gefrorenen Meeresoberfläche ihre Zelte aufzuschlagen. An der gegenüber liegenden Küste sahen sie unzählige Heerden von Seekühen (Wallrossen) und die Luft verfinsternde Schaaren von Vögeln. Während sie unter den Zelten im festen Schlafe lagen, wurden sie aufgeschreckt durch den lauten Ruf der Schildwache: „Drei Bären! drei Bären!“ Sie eilten augenblicklich hinaus; ihre Musketen waren blos mit Vogelschrot geladen; nichtsdestoweniger veranlaßte „dieses Backwerk“, obgleich es keine gefährliche Wunden machen konnte, die Ungeheuer zum Rückzuge, worauf man sie verfolgte und einen derselben tödtete. Der todte Bär wurde von einem der ihn überlebenden auf die schroffsten Stellen des Eises getragen, und von ihm und seinem Gefährten großentheils verzehrt.

Die Jahreszeit war nunmehr im Vorrücken, und das helle Sonnenlicht und dann und wann sich erhebende Südwestwinde lösten das Eis auf und bahnten unseren Seefahrern allmählig einen Weg. Damit aber stellten sich auch Gefahren neuer Art ein. Der Unterschied zwischen festem und schwimmendem Eise hatte jetzt fast gänzlich aufgehört und jenes schmolz allmälig weg. Als nun

unsere Seefahrer auf einem großen Eisfelde in aller Sicherheit zu sein glaubten, kam eine schwimmende Eismasse aus der offenen See heran und stieß dasselbe in Trümmer. Die Gepäcke wurden von den Böten getrennt und mehrere fielen ins Wasser. Es war höchst beschwerlich, sich über die getrennten Schollen nach einer sicheren Stelle hinzuarbeiten, wobei die schweren Gegenstände oft in das erweichte Eis einsanken, nicht ohne Gefahr, zu Boden zu sinken. An zwölf Stunden kämpften die Seeleute sich über diese lose und durchbrochene Oberfläche durch, bevor sie ein mit dem Lande zusammenhängendes Eisfeld zu erreichen vermochten.

Der 2. Juli war der schönste Tag, den sie bis jetzt auf Nova Zembla gesehen hatten, und die fortwährend günstige Witterung verschaffte ihnen am 7. eine offene See, wohin sie nach großen Beschwerden ihre Böte zu ziehen vermochten. Von dieser Zeit an wurde ihre Fahrt, obgleich oft gehindert, doch nie gänzlich gehemmt. In verschiedenen Felsenbuchten fingen sie eine unermeßliche Menge Vögel, da diese armen Thiere den Menschen noch nicht zu fürchten gelernt hatten, und sich mit den Händen greifen ließen. In der Nähe der Admiralitäts-Bai sahen sie gegen zweihundert Seekühe auf einer Eisbank liegen, und griffen sie an; allein diese starken Thiere hielten Stand und schnoben und geberdeten sich auf eine so furchtbare Weise, daß, hätte sich nicht ein frischer Wind erhoben, die Seeleute in eine ernstliche Gefahr gerathen sein möchten; auch bereuten sie es bitter, unter so vielen unvermeidlichen Gefahren sich noch in eine so höchst unnöthige begeben zu haben.

Am 28. entdeckten sie, nachdem sie die St. Laurentius-Bai passirt hatten und in die Nähe der Südspitze von Nova Zembla gekommen wareu, zu ihrer Ueberraschung und Freude zwei russische Fahrzeuge, die hier vor Anker lagen. Sie näherten sich und wurden mit der dieser Nation eigenen Zuvorkommenheit empfangen. Mehrere dieser

Russen erinnerten sich, sie auf der früheren Reise gesehen zu haben, und waren höchst erstaunt, statt jener großen und schönen Schiffe, deren Ausstattung und Einrichtung sie so sehr bewundert hatten, die Mannschaften in diesen gebrechlichen offenen Fahrzeugen, und so abgemagert und abgezehrt zu sehen. Nachdem man sich gegenseitig beschenkt hatte, kamen beide Theile überein, zusammen nach Watzgatz zu segeln, wurden jedoch durch einen heftigen Sturm von einander getrennt. Auf einer kleinen Insel fanden die Holländer eine Menge Skorbutgras (cochlearia), nach dessen Genuß die Kranken auf eine fast wunderbare Weise sich wieder erholten. Am 3. August schlugen sie eine südsüdwestliche Richtung ein, und bekamen, obgleich hin und wieder zwischen Treibeis gerathend, schon am folgenden Tage die russische Küste zu Gesicht. Sie hatten nunmehr eine langwierige, jedoch gefahrlose Küstenfahrt bis Kola, wo sie zu ihrem freudigen Erstaunen Johann Cornelius vorfanden, der sie mit der größten Güte aufnahm und ihnen eine bequeme Reise nach Amsterdam verschaffte. Da von der eigenen Reise dieses Befehlshabers kein Bericht vorhanden ist, so steht zu vermuthen, daß sie zu keiner wichtigen Entdeckung führte.

Die Frage wegen der Möglichkeit einer nordöstlichen Durchfahrt wurde noch immer nicht als gänzlich erledigt betrachtet. Die Londoner Kaufleute nahmen zunächst die Frage wieder auf, rüsteten im Jahr 1608 ein Schiff aus und stellten dasselbe unter den Befehl von Heinrich Hudson, der sich bereits durch eine Reise nach Spitzbergen ausgezeichnet und sich als einen der größten der damaligen Seefahrer bewiesen hatte. Hudsons Absicht scheint gewesen zu sein, nicht zwischen den Straßen und Inseln der russischen Küste sich zu verwickeln, sondern geradeswegs in den Kanal zwischen Nova Zembla und Spitzbergen vorzudringen. Er ging von Blackwall am 22. April unter Segel und bekam am 3. Juni das Nordkap in südwestlicher Richtung zu Gesicht. Er fuhr fort, dem Norden

und Osten zuzusteuern, bis er den 75. Breitengrad erreichte, wo er sich von Eis umringt sah. Er suchte anfangs durchzudringen und kehrte, da ihm dies mißlang, wieder um, wobei das Schiff blos „einige Stöße" erhielt. Am 12. wurde er von einem dichten Nebel überfallen und seine Segeltaue gefroren; bald aber klärte sich der Himmel auf und den ganzen Tag und die Nacht hindurch war heller Sonnenschein. Thomas Hilles und Robert Rayner versichern auf das Feierlichste, daß sie am 15., während sie auf dem Verdecke gestanden, eine Seejungfrau gesehen. Diese Jungfrau hatte, nach der Beschreibung, einen weiblichen Rücken und Brust, eine sehr weiße Haut und langes schwarzes, den Rücken hinab wallendes Haar; beim Umdrehen zeigte sie jedoch einen Schwanz wie bei einem Meerschwein, und gefleckt, wie eine Makrele. Es läßt sich nicht mit Bestimmtheit sagen, welches von den Cetaceen diese eingebildete Aehnlichkeit mit der menschlichen Gestalt erkennen ließ.

Hudson setzte seine Fahrt nach Osten fort und befand sich, je nach dem Winde, bald unter dem 74., bald unter dem 75. Breitengrade. Am 25. wurde er durch heftige Nord- und Nordostwinde, die von Nebel und Schnee begleitet waren, südöstlich zu steuern genöthigt, und dieser Cours brachte ihn am 26. an die Küste von Nova Zembla, unter 72° 25′ N. B. Jetzt schloß er, dem Anscheine nach etwas zu früh, da der Junimonat noch nicht zu Ende gegangen war, daß jeder Versuch, in diesem Jahre weiter nach Norden vorzudringen, vergeblich sein würde, und nahm sich statt dessen vor, die alte, so oft mit vergeblicher Mühe befahrene Waygatz-Straße zu erproben. Von diesem Plane wurde er jedoch durch den Anblick eines großen Sundes abgelenkt, der eine eben so bequeme Durchfahrt zu verheißen schien. Zugleich ließen sich an den Ufern desselben zahlreiche Heerden von Wallrossen blicken, mit denen er die Kosten der Reise zu bestreiten hoffte. Nova Zembla überhaupt bot sich während dieses arktischen

Sommers seinen Blicken in einem gewissen heiteren Gewande dar. Er sagt, es sei „ein das menschliche Auge erfreuendes Land, mit vielen, vom Schnee nicht bedeckten, grünen, den Rennthieren Nahrung darbietenden Flächen.“ Inzwischen endigte der Sund, wie man aus dem starken, daraus hervordringenden Strom hätte entnehmen können, in einen großen Fluß, wo die Böte bald nur einen Faden Tiefe fanden. Auch konnte man den Wallrossen, obgleich sie in großer Menge gesehen wurden, nie nahe kommen. Das Eis drängte sich jetzt in großen Massen von Süden herbei, „sehr furchtbar anzuschauen“; und obgleich Hudson „durch Gottes Barmherzigkeit und mächtigen Beistand“ der Gefahr entkam, so hatte er doch am 6. Juli „die Hoffnung auf eine nordöstliche Durchfahrt aufgegeben“, und eilte, entschlossen, den Unternehmern keine weitern Kosten zu verursachen, nach England zurück.

Wir wissen nicht, ob die Mitglieder der moskowitischen Gesellschaft mit dem von Hudson auf dieser Expedition an den Tag gelegten Eifer völlig zufrieden waren; denn wir finden ihn im Jahre 1609 im Texel, von wo aus er unter den Auspicien der holländisch-ostindischen Compagnie, deren Hoffnungen auf eine nördliche Durchfahrt wieder erwacht waren, unter Segel ging. Am 5. Mai passirte er das Nordkap und bekam am 19. Wardhuys zu Gesicht. Hudson, ein so tüchtiger Seemann er auch war, war ein höchst ungenügender Schriftsteller. Seine Berichte zeigen mitten unter vagen, unbestimmten Klagen über Nebel und Eis nichts weiter, als daß er beschloß, umzuwenden und das Nordkap wieder zu passiren, worauf er über das atlantische Meer nach Amerika segelte. Forster behauptet, er habe Nova Zembla erreicht, was mit des Capitains Erzählung in geradem Widerspruch steht und mit der auf diesen Theil der Reise verwendeten Zeit unverträglich ist. Wie dagegen Constantin versichert, ward die Mannschaft, größtentheils aus Seeleuten bestehend, die an Reisen nach Indien auf dem tropischen Wege ge-

wohnt waren, bald in Schrecken gesetzt durch den Nebel, die Stürme und das Treibeis des Nordens. Soviel scheint gewiß, daß Hudson's Gemüth unaufhörlich mit Entdeckungen im Nordwesten sich beschäftigte. Dies scheint aus vielen Andeutungen in der Beschreibung seiner zweiten Reise hervorzugehen; und er hatte wahrscheinlich im Sinne, mit bloßen Versuchen, ostwärts vorzudringen, sich zu begnügen, damit er bei dem anscheinenden Fehlschlagen seinen Lieblingsplan verfolgen könnte. Auch läßt sich vermuthen, daß er von der Hoffnung erfüllt war, eine offene See zwischen Virginien und Neufundland zu finden; wie er denn auch wirklich die wichtige Bai entdeckte, in die sich der nach ihm genannte Fluß, an welchem später New-York erbaut wurde, ergießt. Jedoch liegt diese Entdeckung außerhalb der Gränzen des vorliegenden Kapitels.

Die moskovitische Gesellschaft machte später einige Versuche, am Peschora-Flusse eine Faktorei zu gründen; allein nach zwei oder drei Sommern wurde dieses Unternehmen aufgegeben.

Im Jahre 1676 wurde Capitän John Wood, in Folge der Entwickelung seiner sanguinischen Hoffnungen auf die Wahrscheinlichkeit einer nordöstlichen Durchfahrt, von der Admiralität auf dem „Speedwell" ausgesandt. Sein Schiff scheiterte jedoch an der fernen Küste von Nova Zembla und die Mannschaft, die ans Land geworfen ward, erreichte nur mit Schwierigkeit ihren Gefährten, die Prosperous Pink, ein anderes, zu der nämlichen Expedition gehörendes Schiff, auf dem sie heimkehrte. John Wood, welcher nichts gethan hatte, um über die Frage Licht zu verbreiten, rief indessen in seinem Vaterlande eine so nachtheilige Vorstellung von der ganzen Sache hervor, daß der Plan, auf diesem Wege nach Indien vorzudringen, von jetzt an aufgegeben wurde und seitdem, selbst in Zeiten, wo der feurigste Unternehmungsgeist vorherrschte, nicht wieder ins Leben gerufen worden ist.

Es dürfte hier der passende Ort sein, die in neuerer

Zeit von den Russen gemachten Versuche zu erwähnen, um die geographische Lage und das Innere von Nova Zembla, von dem seit Barentz wenig Neues bekannt geworden ist, näher kennen zu lernen. Zu diesem Ende wurde 1819 eine Expedition ausgerüstet und unter den Befehl des Lieutenants Lazareff gestellt, der jedoch auf so furchtbare Eismassen stieß, daß er zur Rückkehr sich genöthigt sah, ohne seinen Zweck im Geringsten erreicht zu haben. Auch Capitän Litke, der im Jahre 1821 zu derselben Unternehmung gebraucht wurde, mußte fast eben so unverrichteter Sache wieder umkehren. Im folgenden Jahre wurde indessen derselbe Offizier wieder ausgesandt, und diesmal bekam er, nachdem er eine sehr vollständige Messung der Küste von Lapland vorgenommen hatte, am 8. August Nova Zembla zu Gesicht. Auf seiner Fahrt längs der Westküste fand er sie in den Gradbestimmungen im Allgemeinen mit denen von Barentz, besonders was die Admiralitäts-Insel betraf, übereinstimmend. Er erreichte endlich ein Vorgebirge, welches er als das erwünschte Cap jenes Seemannes betrachtete, das aber übrigens einen Längenunterschied von 15 Graden darbot.

Litke wurde 1823 zum dritten Mal ausgesandt und machte jetzt die Entdeckung, daß das Vorgebirge, welches er für Barentz's erwünschtes Cap gehalten hatte, sein Cap Nassau war, und daß die von jenem berühmten Seefahrer gemachte Beschreibung außerordentlich genau war. Auf derselben Reise fand er Gelegenheit, die, Nova Zembla in zwei Hälften theilende, Matotchkin Schar genannte große Straße zu untersuchen. Er fand, daß sie ungefähr 45 italienische oder 51¾ engl. Meilen lang war.

Seine allgemeinen Schlüsse waren, daß der südliche Theil der Küste von Nova Zembla niedrig und flach sei, und daß etwa unter 73. Grade der Breite eine Kette von ziemlich hohen Bergen, deren Gipfel mit Schnee bedeckt, beginne. Das Land gewährt einen höchst öden und traurigen Anblick; jedoch hat sich die von Einigen genährte

Idee, daß es nichts weiter als eine, hin und wieder mit festen Grund und Boden untermischte Eismasse sei, als völlig falsch erwiesen. Capitän Litke brachte Proben der Felsen und Erde, woraus er besteht, mit zurück.

Derselbe Seefahrer erhielt 1824 den Auftrag, bis zur Ostküste vorzudringen und dieselbe zu untersuchen; inzwischen an seinem Versuche, zwischen Spitzbergen und Nova Zembla durchzudringen, wurde er durch feste Eismassen, mit denen das Meer bedeckt war, völlig gehindert; und eben so wenig gelang es ihm, vermöge widrigen Windes und Windstille, sich einen Weg durch die Waygatzstraße zu bahnen. Daher ist unsere Kenntniß von jenem großen Insellande, trotz diesen eifrigen Bemühungen von Seiten der russischen Regierung nicht sehr vermehrt worden.

Fünftes Kapitel.

Frühere Reisen nach dem Nordpole.

Plan zu einer Fahrt nach Indien über den Pol. — Reisen nach der Cherie= oder Bären=Insel. — Hudson. — Poole. — Baffin. — Fotherby.

Die Aufmerksamkeit des Publikums ist, wie es scheint, früh auf eine Fahrt über den Pol, welche unmittelbar durch das Eis und die Stürme dieser großen Weltgränze dringend den Seefahrer auf einem kürzeren Wege, als irgend einem andern, in die goldenen Länder des Orients bringen könnte, gelenkt worden. Robert Thorne, der eifrige Beförderer von Entdeckungsreisen früherer Zeit, stellt in seinen Denkschriften an Heinrich VIII, und andere vornehme Männer den Plan, Indien auf diesem kühnen Wege zu erreichen, stets voran. Es war indessen kein Wunder, das eine solche Reise bei den neueren Unternehmungen nicht in den Vordergrund gestellt wurde. Ein Jahrhundert war seit der Entdeckung des Weges um das Vorgebirge der guten Hoffnung herum und ein halbes Jahrhundert seit dem Beginn der ausgedehnteren Schiffahrt Britanniens verflossen, bevor die brittischen Seefahrer, an einem glücklichen Erfolg der bisher gemachten

Versuche zur Auffindung einer, mit Umwegen gepaarten östlichen oder westlichen Durchfahrt verzweifelnd, alle ihre Kräfte aufboten und jenes furchtbare nördliche Gränzbollwerk zu durchdringen strebten.

Barentz hatte auf seiner dritten Reise Sitzbergen, Anfangs Neu-Land und späterhin Grönland genannt, entdeckt; jedoch erst durch Expeditionen, die auf den Fischfang gerichtet waren, wurden englische Schiffe unter die hohen Breiten von Grönland oder dem Eismeere geführt. Im Jahre 1603 rüstete der Alderman Sir Fancis Cherie zu London den „Goddspeed" aus und stellte ihn unter den Befehl von Stephan Bennet, dem Anscheine nach mit einem vagen Plan, in die nördlichen Gewässer vorzudringen und aufzusuchen, was das Glück in den Weg führen würde. Bennet schlug Anfangs den schon so oft befahrenen Weg nach dem Nordkap, Wardhuys und Kola ein, von welchem letzteren Orte er, seinen Cours verändernd, nord- und nordwestwärts in das arktische Meer steuerte. Am 16. August, um 2 Uhr, bekam er zwei Anhöhen zu Gesicht, welche sich über die Wolken zu erheben schienen. Nach vier Stunden erreichte er die Bäreninsel, von Barentz so genannt; und da ihm, wie es scheinen dürfte, die frühere Entdeckung derselben durch den genannten Seefahrer unbekannt war, so legte er ihr zu Ehren desjenigen, in dessen Dienste er stand, den Namen Cherie-Insel bei. Die Matrosen fingen hier blos zwei Füchse und einige wenige Fische; denn obgleich sie die Zähne eines Wallrosses vorfanden — ein Beweis, daß diese Thiere „sich hier aufzuhalten pflegten," so war doch, ihrer Meinung nach, die Jahreszeit zu weit vorgerückt, um eine regelmäßige Jagd auf sie zu beginnen. Sie kehrten über Kola und längs dem Nordkap heim und kamen am 15. Oktober wieder in der Themse an.

Sir Francis war, nachdem das Schiff, wenn gleich leer, zurückgekehrt war, der Meinung, daß jetzt hinreichen-

de Aufmunterung vorhanden sei, um im nächsten Jahre dasselbe Schiff und denselben Befehlshaber, wieder auszusenden. Bennet lief aber nicht blos zum zweiten Male aus, sondern unternahm später noch mehrere Reisen, auf denen der Wallroßfang mit bedeutendem Umfange und Erfolg betrieben wurde.

Während diese, auf den Fang dieser und anderer Thiere gerichteten Reisen unternommen wurden, ward im Jahre 1607 Henry Hudson von der moskovitischen Gesellschaft ausgesandt, um wo möglich direkt über den Pol vorzudringen. Es war dies das erste Beispiel eines so verwegenen Unternehmens und die erste gehörig geschilderte Reise dieses ausgezeichneten Seefahrers. Hudson, der am 1. Mai unter Segel ging, schlug, nachdem er Schottland und die Breite von Island passirt hatte, eine westliche Richtung ein, da er die nördlichen unbekannten Küsten von Grönland zu erforschen wünschte, in der Voraussetzung, daß sich in dieser Richtung eben so gut, wie anderwärts, eine offene See finden möchte. Am 13. Juni wurden die Schiffe von einem dichten Nebel befallen und die Taue und Segel gefroren; nachdem indessen am folgenden Morgen der Himmel sich aufgeklärt hatte, entdeckten die Matrosen ein hohes und kühn emporstrebendes Vorgebirge, welches größtentheils mit Schnee bedeckt war, und hinter dem sich ein eingefaßter Berg, welcher der Berg der göttlichen Barmherzigkeit genannt wurde, erhob. Es fiel jetzt Regen und das Wetter wurde milde und angenehm. Man steuerte darauf ostwärts, um sich von dieser Küste loszumachen, entdeckte jedoch, nachdem sich auf eine Zeitlang wieder Nebel eingestellt hatte, abermals Land, welches sehr hoch und steil und selbst auf dem Gipfel der höchsten Berge ohne Schnee war. Diesem, unter dem 73. Grade gelegenen Vorgebirge ward der Name Holdwith-Hope (in der Hoffnung beharrt) beigelegt.

Hudson schlug jetzt eine nordöstliche Richtung ein, und gewahrte am 27., jedoch undeutlich, da wieder ein

starker Nebel herrschte, die Küste von Spitzbergen. Er fuhr fort, nördlich vorzudringen, bis er den 79. Breitengrad passirt hatte, wo die Sonne fortwährend 10 Grad über dem Horizonte stand, dagegen eine schneidende Kälte herrschte und die Taue und Segel oft steif froren. Das Eis zwang ihn, bald diese, bald jene Richtung einzuschlagen; inzwischen, jede günstige Gelegenheit benutzend, drang er seiner Berechnung nach bis $81\frac{1}{2}{}^{0}$ vor, und sah ununterbrochen bis zum 82. Grade forlaufendes Land. Da aber die Nordgränze von Spitzbergen nicht jenseits des 81. Grades der Nordbreite liegt, so muß er hier entweder einen Fehler in der Breitenberechnung gemacht oder Felder und Massen von Eis für Land gehalten haben. Man hat die Meinung aufgestellt, er habe die gegenüber liegende Küste von Grönland wieder erreicht; allein dies scheint unverträglich mit dem von ihm gehaltenen Cours, der stets mehr oder minder östlich war. Er betrachtet die Gewässer unter dem 81. und 82. Breitengrade durch Eis so völlig verbollwerkt, daß sicherlich alle Versuche, in dieser Richtung nach dem Pole vorzudringen, vergeblich sein würden. Nichts destoweniger schien ihm der Besuch dieser Gewässer, wegen der daselbst vorhandenen unermeßlichen Menge von Seehunden, große Vortheile zu gewähren. Er kehrte längs den Küsten von Spitzbergen, wovon einige Theile einen angenehmen Anblick gewährten, segelnd zurück, und kam am 15. September wieder auf der Themse an.

Trotz jener Ansicht Hudsons, beschloß die moskovitische Gesellschaft, noch immer der unternehmendste Schifffahrtsverein in England, eine neue, auf Entdeckungen in den Polargewässern gerichtete Expedition auszurüsten. Sie eauftragte damit Jonas Poole, der sich auf den Reisen nach der Cherie-Insel ausgezeichnet hatte, und gab ihm dabei zu verstehen, daß, obgleich Entdeckungen den Hauptgegenstand seiner Unternehmung bildeten, er nichts desto-

weniger in Zwischenzeiten einige Wallrosse und selbst einen oder zwei Wallfische fangen möchte, damit durch die Reise selbst ihre Unkosten bestritten würden. Poole ging zu der gehörigen Zeit, nämlich am 1. März (1610), von Blackwall unter Segel. Am 16. hatte er die norwegische Küste, unter 65° N. B., erreichtcht; allein jetzt erhob sich ein so „außerordentlich grimmiger, mit großen Schnee- und Frostmassen gepaarter" Nordwind, und das Schiff war in dem Grade mit Eis beladen, daß es keinen „vorwärts führenden Cours" halten konnte, sondern bis nach Schottland zurückgetrieben wurde. In Schottland verweilte er bis zum 12. April, worauf er mit einem günstigen Südwinde wieder unter Segel ging und nach vielen Stürmen, Schneegestöbern und außerordentlich starkem Froste am 2. Mai das Nordkap zu Gesicht bekam. Er steuerte hierauf der Cherie-Insel zu, in deren Nähe er sich am 6. glaubte; indessen hatte sich ein so starker Nebel eingestellt, daß er nicht auf eine Kabeltaulänge vor sich sehen konnte; auch „erhielt das Schiff manchen Stoß, ohne daß, Gott sei Dank, ihm einiger Schaden zugefügt wurde." Fortwährend in dieser Dunkelheit umhertreibend, verfehlte er die Cherie-Insel ganz und gar und bekam erst unter 76° 50′ Land zu sehen, welches das Gestade eines Sundes an der Küste von Spitzbergen, den er wegen der dort gefundenen Rennthiergeweihe (oder Hörner) Horn-Sund nannte. Er drang bis zu der Breite von 77° 25′ vor, wo er die Witterung gemäßigter fand, als er sie um dieselbe Jahreszeit beim Nordkap gefunden hatte. Bald jedoch trat der völlig umgekehrte Fall ein; das Schiff wurde in dichte Nebel gehüllt — und Wind, Frost, Schnee und Kälte schienen sich einander in der Stärke zu überbieten. Nach manchem harten Stoß brachte er das Schiff glücklich durch, obgleich das große Marssegel noch immer „so hart gefroren war, wie er dies je bei einem Segel angetroffen hatte," und vur mit großer Mühe beigesetzt werden konnte. Er entdeckte eine Insel, welche er Blackpoint (die schwarze

Spitze) nannte, wogegen er dem nächsten Vorgebirge den Namen Cap Cold (das kalte Vorgebirge) beilegte; inzwischen trat am folgenden Tage eine so völlige Witterungs-Veränderung ein, daß er, wenn solches früher der Fall gewesen wäre, diesem Vorgebirge eine besser klingende Benennung gegeben haben würde; er nannte daher auch ein anderes Cap Fair Foreland (das schöne Vorgebirge). Poole's Hoffnungen fuhren fort, sich zu erweitern, als er fand, daß die Sonne mit der vorrückenden Jahreszeit eine sehr starke Hitze erzeugte, und daß das Eis auf den Teichen und Seen schmolz, während das noch auf der See befindliche Treibeis nicht von dem Umfange und der Dicke mehr war, wie er es unter dem 73. Grade angetroffen hatte. Er gab daher, selbst nach den bisher ihm in den Weg getretenen großen Hindernissen, freudigen Erwartungen Raum und war der Meinung, daß eine Fahrt über den Pol eben so leicht, als in irgend einer anderen unbekannten Richtung gefunden werden könnte. Man hätte, hiernach zu urtheilen, denken sollen, daß er mit dem größten Eifer und Entschlossenheit sich bemüht haben würde, den Weg zu erforschen. Allein er bekam eine große Heerde Wallrosse zu Gesicht und sandte alsbald seine Mannschaft zu deren Verfolgung ab; und von diesem Augenblicke an ist von Entdeckungsversuchen durchaus keine Rede mehr, sondern der Fang des Wallrosses und des Rennthieres und dann und wann Angriffe gegen den Wallfisch nahmen nunmehr seine ganze Aufmerksamkeit in Anspruch. Er stieß hierbei hin und wieder auf Gefahren. Eines Tages griff er eine Heerde Wallrosse an, die auf dem Eise lagen, welches hohl war und plötzlich einbrach, worauf Eis und Thiere zusammen ins Meer stürzten und die Mannschaft große Mühe hatte, zu verhindern, daß sie nicht mit fortgerissen wurde. Besonders gerieth ein Mann in Gefahr; denn er wurde nicht blos durch das Gewicht getödteter Wallrosse und des Eises gequetscht, sondern es stießen auch die noch am Leben gebliebenen Thiere im Wasser

nach ihm und brachten ihm bedenkliche Wunden bei. Im Allgemeinen war Poole der Meinung, daß auf Spitzbergen ein milderes Clima als auf der Cherie-Insel herrsche; und er war erstaunt über die dort vorhandene große Menge von Rennthieren und die Fürsorge der Vorsehung, welche ihr Dasein fristete, wo eine so spärliche Weide vorhanden war, die Felsen ihre Wohnung, der Sternenhimmel ihre Decke bildeten, und wo weder ein Busch noch ein Baum ihnen gegen die schneidende Winterkälte Schutz gewährte.

Obgleich Poole von dieser Reise heimkehrte, ohne irgend etwas gethan, oder, man kann fast sagen, auch nur versucht zu haben, so waren doch diejenigen, welche die Expedition ausgerüstet, nicht übel zufrieden gestellt, da er eine beträchtliche Ladung Thran und Wallroßzähne mitgebracht hatte. Sie sandten ihn also am Bord der „Elisabeth,“ von 50 Tonnen, im folgenden Jahre wiederum aus und sagten in seinen Instruktionen ganz deutlich, daß Entdeckungsversuche den Hauptgegenstand des Unternehmens bilden sollten, obschon sie ihm zugleich zu verstehen gaben, daß, da er die zum Wallfischfange ausgesandte „Mary Margaret“ begleite, er ihr Anfangs beim Fange von einem oder zwei Wallfischen behülflich sein und auf seiner Küstenfahrt so viele Wallrosse wie möglich tödten oder fangen möge. Nachdem er aus den Thieren den Thran gezogen, möge er ihre Häute, die ein Gerber der Handelsgesellschaft abkaufen wollte, in den Kielraum legen; jedoch solle dies Alles nur dazu dienen, die Kosten der Entdeckungsreise einigermaßen zu decken, in keiner Beziehung aber einen Hauptzweck bilden.

Die Schiffe gingen früh im April 1611 unter Segel, wurden indessen bald durch Nebel und Stürme getrennt; und als Poole die Küste von Spitzbergen erreichte, traf er blos noch drei Boote an, die dem Schiffbruche der „Mary Margaret“ entronnen waren. In dem

übrigen Theile seiner Reisebeschreibung finden wir nicht ein einziges Wort von Entdeckungen in den Polargewässern vor, wogegegen er auf das Eifrigste alle seine Bemühungen dem untergeordneten Zwecke widmete, so daß er am 3. August nicht weniger als 29 Tonnen an Thran, Wallroßhäuten und Zähnen angehäuft hatte — eine gute Ladung, bemerkt er, für ein Schiff von 50 Tonnen. Uebrigens führte dies den Untergang des Schiffes herbei. Als die letzte Ladung eingenommen war, legte es sich völlig auf die eine Seite und da die im Kielraum lose liegenden Wallroßhäute dieselbe Richtung nahmen, so kam es ganz und gar unter Wasser. Poole, der in der Kajüte saß, glaubte nur noch die Wahl zwischen zwei Todesarten übrig zu haben, entweder zu ertrinken, wenn er in der Kajüte blieb, oder durch die Fässer, Faßdauben und andere Gegenstände, welche im Schiffraum über einanderstürzten, zerschmettert zu werden, wenn er zu entkommen suchen würde. Er wählte die letztere Alternative, als die am wenigsten gewisse und entrann, obgleich zweimal niedergeworfen, den Krallen des Todes, indem es ihm gelang, sich empor zu arbeiten, wobei freilich seine Hirnschale verletzt ward und seine Ohren, Rücken und Rippen heftige Stöße erhielten. Die Mannschaft, welche, ohne einen der Ihrigen zu verlieren, sich gerettet hatte, wurde am Bord eines Schiffes aus Hull aufgenommen. Dieses Schiff wurde von Thomas Marmaduke befehligt, über den Poole viele Beschwerden führt, die Purchas, der sie für zu weitschweifig hielt, ausgelassen hat. Ueber Grönland bemerkt Poole im Allgemeinen, daß, als er es zum erstenmal sah, die Berge und Ebenen fast durchgehends weiß von Schnee waren, daß sie später durch Gras und etwas Moos ein grünes Gewand bekommen hatten, daß aber endlich die Sonne durch ihre starke Hitze das Eis auflöste und eine so große Masse von Dünsten entwickelte, daß dort der Tag sich wenig von der finstersten Nacht anderswo unterschied.

Poole wurde troz dem so eben erwähnten Mißgeschick im Jahre 1612 zum drittenmale ausgesandt mit zwei Schiffen, dem „Whale" und dem „Seahorse"; jedoch scheint er auf dieser Reise sich lediglich auf den Fang von Wallfischen gelegt zu haben, deren er dreizehn tödtete. Von irgend einem Versuch oder Plan, Entdeckungen betreffend, wird uns keine Sylbe erwähnt und blos erzählt, daß Thomas Marmaduke bis zum 82. Grade der Breite vorgedrungen sei. Jedoch sind keine Details, noch irgend eine Beschreibung überhaupt von Marmaduke's Reisen vorhanden, was sehr zu bedauern ist, da dieser Seefahrer in einem höheren Grade, als irgend ein anderer seiner Zeit, von dem Entdeckungsgeiste beseelt gewesen zu sein scheint.

Die nächste Expedition wurde im Jahre 1613 unter William Baffin unternommen, dem gelehrtesten Seefahrer damaliger Zeit und einem der größten unter den Männern, denen wir Entdeckungen in den nördlichen Gewässern zu verdanken haben. Inzwischen war es nicht diese Reise, durch welche er seinen Ruf begründete; er befehligte freilich sechs gute und wohlbewaffnete Schiffe; der Hauptzweck der Reise scheint aber in wenig anderem bestanden zu haben, als aus den grönländischen Gewässern andere Schiffe zu vertreiben, welche etwa in denselben dem Fischfange nachgehen möchten. Die Engländer befolgten das System, daß wenn sie ein fremdes Schiff antrafen, den Befehlshaber desselben an Bord zu kommen aufforderten, ihm das von dem Könige der hochachtbaren Gesellschaft ausgefertigte Patent zeigten und ihn zur Abfahrt ermahnten, indem sonst sofort Feuer gegeben werden würde. Da die Streitkräfte der Engländer den in jenen Gewässern erscheinenden fremden Schiffen in der Regel bei weitem überlegen waren, so wurde diesen Aufforderungen gewöhnlich ohne den geringsten Versuch zum Widerstande Folge geleistet. Einst waren fünf Schiffe, holländische, französi-

sche und ein großes von 700 Tonnen aus Biscaya, versammelt und schienen sich zum Kampfe anzuschicken; da indessen der Biscayer den Muth verlor und nachgab, so waren die anderen genöthigt, seinem Beispiele zu folgen. Auf ein anderes holländisches Schiff, dessen Befehlshaber sich geweigert hatte, der ersten Aufforderung Folge zu leisten und sich fortzumachen suchte, wurde ein so nachdrückliches Feuer eröffnet, daß es beinahe aufs Land gerannt wäre und zum Streichen der Segel gezwungen wurde. Es scheinen sich sehr viele englische Matrosen auf diesen fremden Schiffen befunden zu haben und sie wurden gewaltsam mitgenommen, wo man sie antraf. Es hält schwer, ausfindig zu machen, worauf die Engländer ihr Recht auf diese Küsten gründeten, da sie dieselben weder zuerst entdeckt hatten, noch sie auf irgend eine Weise besetzt hielten. Sie waren in der That nicht im Stande, die auf eine so gewaltsame Weise geltend gemachten Anmaßungen schließlich wieder gut zu machen,

Von irgend einer Begierde oder Bemühungen Baffin's, Entdeckungen zu machen, ist an keiner Stelle die Rede, Vielmehr ward auf Marmaduke, der abermals den Versuch gemacht hatte, nach dem Norden von Spitzbergen vorzudringen, geschmält, weil er dadurch Aufenthalt in der Reise verursacht habe und es ward ihm jeder weitere Versuch der Art im Laufe der gegenwärtigen Jahreszeit untersagt. Marmaduke hatte übrigens bis dahin Gelegenheit, merkwürdige und in der damaligen Zeit neue Entdeckungen mit Beziehung auf die Wirkungen der Strahlenbrechung unter den höheren nördlichen Breitegraden gemacht.

Die Moskovitische Gesellschaft betrachtete die Frage wegen einer nördlichen Durchfahrt noch immer nicht als erledigt, wie denn auch in der That seit Hudsons Reisen keine ernstlichen Versuche in dieser Angelegenheit, wie man

behaupten durfte, gemacht worden waren. Im Jahre 1614 beauftragte sie Robert Fotherby, auf dem Schiffe „Thomasine" ihre aus zehn Schiffen und zwei Pinken bestehende große grönländische Flotte zu begleiten und während diese mit dem Fischfang beschäftigt sei, sich lediglich mit Entdeckungsversuchen zu befassen. Baffin begleitete ihn in der Eigenschaft eines Lootsen. Nach großen Hindernissen, indem einst eilf Schiffe auf einmal im Eise festsaßen, segelte der Capitän am 6. Juni nach Hakluyt's Vorgebirge. Er suchte durch die Magdalenen-Bai, welche er Maudlen-Sund nennt, vorzudringen; allein das Wetter war sehr ungünstig und das Eis bildete von dem einen Ufer zum andern eine einzige Masse. Nachdem am 10. das Wetter günstiger geworden war, steuerte er wacker nach außen und es gelang ihm die Nordseite von Hakluyt's Vorgebirge zu erreichen, wo aber das Eis ein undurchdringliches Bollwerk bildete. Fotherby schlug hierauf eine westliche Richtung ein, in der Hoffnung, einen gebahnteren Weg zu finden, da aber das Eis sich nach Südwesten erstreckte, so segelte er 28 Seemeilen ohne Erfolg und kehrte dann nach dem Vorgebirge zurück. Um die Mitte des Julimonats trat klares und günstiges Wetter ein und der Capitän und Baffin bestiegen einen hohen Hügel; um zu sehen, welche Aussicht zum Vordringen vorhanden sei; allein so weit sie nur blicken konnten, war die See mit Eis bedeckt und schien in der That ganz und gar vom Eise gefesselt zu sein, obgleich in weiter Ferne ein Schimmer von offener See sichtbar zu sein schien, was ihnen einige Hoffnung einflößte. Nachdem sie sich einige Tage mit dem Wallfischfang belustigt hatten, bestiegen sie abermals einen sehr hohen Hügel, von wo aus sie einen ausgedehnten Sund, der jedoch ebenfalls mit Eis angefüllt war, erblickten. Dies war Sir Thomas Smith's Sund, in den sie später bis ans Ende eindrangen und wo sie einen für den Wallfischfang sehr vortheilhaft gelegenen guten Hafen fanden.

Es war jetzt der 9. August gekommen und Fotherby erblickte zwei holländische Schiffe, die zu Entdeckungen in den Nordgewässern ausgesandt worden waren, südwärts steuern. Er selbst war dagegen entschlossen, sich durch keine Hindernisse weiter abhalten zu lassen, und segelte demnach von Cap Barren nordwärts, stieß indessen abermals auf Eis, nachdem er 25 Seemeilen zurückgelegt hatte. Er segelte zwei Tage längs demselben, indem er eine passende Stelle ausfindig zu machen hoffte, um zwischen den Schollen durchzudringen; allein es erhob sich ein Nordwind mit starkem Schneegestöber; und da nun die Luft kalt, dick und winterhaft wurde, so mußte er in den Hafen zurückkehren. Das Land und die Hügel waren jetzt mit Schnee bedeckt und bei der Schiffsmannschaft erwachte der Wunsch, nach England zurückzukehren, allein Fotherby wollte die Heimreise nicht antreten, bevor er nicht ein befriedigenderes Resultat der Expedition erlangt. Er begab sich in einem Boote in den Redcliffe-Sund, wo das Eis sich kürzlich erst gebildet und die Dicke eines Thalers erlangt hatte; er drängte sich durch und kam in offenes Fahrwasser. Der Schnee fiel indessen in so dichten Massen und der Ostwind blies mit solcher Gewalt in das Eis, daß man froh war, das Schiff wieder erreichen zu können. Man nahm bei dieser Gelegenheit an einer Stelle wahr, daß ein daselbst errichtetes, mit des Königs Wappen geschmücktes und einem darauf genagelten Sechspence-Stücke versehenes Kreuz von den Holländern „mit dem Sechspence und Allem" weggenommen und durch das Wappen des Prinzen Moriz ersetzt worden war; es wurde nunmehr Alles wieder in Stand gesetzt.

Gegen Ende des Augustmonats erhob sich ein Sturm aus Südwesten und brachte milderes Wetter, als es in irgend einer anderen Periode der Jahreszeit gewesen war; auch bewiesen die vom Lande mit einem donnerartigen

Getöse ins Meer stürzenden ungeheueren Schneemassen, daß es stark thaute. Besseren Hoffnungen Raum gebend, ging Fotherby wieder unter Segel und steuerte nordwestwärts, bis er fast den 80. Grad der Breite erreicht hatte, wo er ein furchtbares Getöse vernahm, als wenn sich Wellen an einer ausgedehnten Küste brächen. Es zeigte sich bald, daß er sich jetzt am Rande des großen Polareises befand. Er segelte eine Zeitlang längs diesem großen Bollwerke, wurde indessen eingeschlossen und konnte sich nur mit Mühe durcharbeiten. Da nun auch die Jahrszeit vorrückte, so benutzte er einen sich erhebenden Nordwind, um die Heimreise anzutreten, und er kam am 4. October mit seiner ganzen Mannschaft von 26 Mann, welche sich eines vollkommenen Gesundheitszustandes zu erfreuen hatten, in Wapping an.

Fotherby, der sich auf dieser Reise durch Unternehmungsgeist und Eifer ausgezeichnet hatte, wurde im folgenden Jahre (1615) auf dem „Richard", einer blos 20 Tonnen haltenden Pinke, von der hochachtbaren Gesellschaft abermals ausgesandt. Nach vielen, durch Eis und Nebel in den Weg gestellten Hindernissen erreichte er gegen Anfang des Julimonats Hakluyt's Vorgebirge. Er betrat alsbald seine Entdeckungslaufbahn; indessen ein heftiger Sturm aus dem Süden, der ihn auf das Eis trieb und dadurch seine Barke bedeutend beschädigte, nöthigte ihn zum Umkehren. Sobald sein Fahrzeug wieder ausgebessert worden war, suchte er mittelst eines westlichen Courses eine Oeffnung durch das Eis zu finden. Das Eis bildete verschiedene hervorspringende Spitzen und Vorgebirge, blieb indessen unbeweglich stehen und veranlaßte Fotherby, südwärts bis zum 76° zu segeln. Wir finden ihn bald darauf weiter westlich, bei dem, wie er glaubte, südlichen Theil von Hudson's Grönland; und unzählige Schaaren von Seevögeln schienen ihm die Nähe des Landes zu verrathen; jedoch war ein so dichter Nebel vorhanden, daß

er „eher Land hören, als sehen konnte.“ Endlich unter $71\frac{1}{2}°$ N. B. klärte sich das Wetter auf, und er entdeckte einen sehr hoch zwischen die Wolken sich erhebenden schrägen Hügel, an dessen beiden Seiten der Nebel lag, so daß das Ganze einem großen Festlande ähnlich sah. Es zeigte sich jedoch, daß es blos eine Insel, wahrscheinlich Jan Mayen, war; und da auf den Ufern nichts als Treibholz zu sehen war und sie so zu sagen mit Kastellen und Wällen von Felsen befestigt zu sein schienen, so konnten sie keinen Schutz gegen einen, sich gerade jetzt erhebenden heftigen Sturm gewähren. Dies veranlaßte ihn, wieder in die hohe See zu steuern. Er erreichte die Nordgränze von Spitzbergen wieder und fing an, nach einem Wege über den Pol zu forschen. Da sich aber jetzt ein starker Nordnordostwind erhob, so gab er den Versuch auf und beschloß blos noch, auf seiner Heimreise eine Messung mit Hudson's Hold-with-Hope vorzunehmen. Er gelangte an den Punkt, wo es hätte liegen müssen, und da hier kein Land zu finden war, so behauptete er, daß sich Hudson in der von ihm angegebenen Lage müsse geirrt haben — eine Vermuthung, welche in neuerer Zeit von Scoresby bestätigt worden ist. Er benutzte nunmehr einen frischen Nordwind, um nach England zurückzukehren.

Fotherby, der wegen der Aussichten auf eine Fahrt durch jene Gewässer befreit wurde, erwiederte, daß, obgleich er in dieser Beziehung seinen Wunsch noch nicht erreicht habe, dennoch nichts vorhanden sei, was alle Hoffnung ausschließe. Es befinde sich ein geräumiges, obwohl sehr mit Eis angefülltes Meer zwischen Grönland und Spitzbergen; er wolle der hochachtbaren Gesellschaft nicht abrathen, 150 bis höchstens 200 Pfund Sterling an die Unternehmung jährlich zu wagen; und die mit 10 Mann besetzte kleine Pinke, mit welcher er 2000 Seemeilen zurückgelegt, scheine ihm für jenen Zweck geeigne-

ter, als ein anderes von einer größeren Dimension. Es verging indessen eine sehr geraume Zeit, bevor irgend ein Versuch dieser Art wieder gemacht wurde.

Sechstes Kapitel.

Frühere Reisen zur Aufsuchung einer nordwestlichen Durchfahrt.

Die Portugiesen; die Cortercalen. — Die Spanier; Gomez. Expeditionen unter Heinrich VIII.; ihre Resultate. — Frobischer's erste, zweite und dritte Reise. — Davis's erste, zweite und dritte Reise. — Weymouth. — Knight. — Hudson; Meuterei seiner Mannschaft; trauriges Ende der Expedition. — Reisen von Button; Gibbons; Bylot; Baffin; Jens Munk, dem Dänen; Fox und James; Knight und Barlow; Middleton u. s. w.

Trotz den früheren wiederholten und eifrigen Bemühungen, eine Durchfahrt im Osten und Nordosten aufzufinden, war der Westen die Himmelsgegend, welche zuletzt die größten Reisen von See-Unternehmungen ins Dasein rief und der Nation am längsten mit der Hoffnung auf diese wichtige Entdeckung schmeichelte. Die seefahrende Welt hatte noch eine sehr geringe Vorstellung von der unermeßlichen Breite Amerika's und dessen nördlicher Gränze. Eine lange Zeit glaubte man von diesem Festlande, daß es in ein Vorgebirge endige, und daß wenn man dasselbe, so wie die Aniansstraße — ein in der Einbildungskraft vorhandener Kanal, von dem die Geographen früherer Zeit glaubten, daß er Amerika von Asien

trenne — passirt habe, man plötzlich in das stille Meer gelangen werde, so daß dann der Seefahrer mit vollen Segeln auf Japan, China, die Gewürzinseln und alle übrige, mit indischen Reichthümern ausgestattete Länder lossteuern können.

Die Portugiesen hatten, unter allen europäischen Völkern zuerst, die Laufbahn der Entdeckungen im Ocean betreten. Ihre Monarchen und Prinzen boten ihren eifrigsten Fleiß und alle Hülfsquellen ihres Königreichs auf, um die Südspitze von Afrika zu umschiffen und auf diese Weise die Hindernisse zu beseitigen, welche dieses Festland dem direkten Handel mit Indien in den Weg stellte. Ihre Bemühungen wurden durch die Entdeckung der Fahrt um das Kap herum gekrönt und ihnen dadurch der Handel und die Schätze der östlichen Welt zugewendet. Dies würde die glänzendste Seeunternehmung gewesen sein, die jemals ausgeführt worden, wenn nicht die gleichzeitige Entdeckung von Amerika damit rivalisirt hätte. Man hätte glauben sollen, daß sowohl für die materiellen Vortheile, wie für den Ruhm Portugals genug gethan worden, und es demnach nicht erforderlich gewesen wäre, die Hülfsquellen der Nation noch in einen anderen Kanal zu lenken. Nichts destoweniger befaßte sich eine der angesehensten Familien des Königreichs, mit großem Enthusiasmus und nicht geringen Unkosten, selbst mit der Schifffahrt nach Westen. Es war die Familie Cortereal und für ein Glied derselben, Johann Vaz Cortereal, sind Ansprüche der ersten Entdeckung Neufundlands, fast ein Jahrhundert vor den berühmten Reisen eines Columbus oder Cabot, erhoben worden. Im Jahre 1500 entschloß sich sein Sohn, Casper Cortereal, unmittelbar nach der Entdeckung der westlichen Welt, in die Fußtapfen des Columbus zu treten. Nachdem er von dem Könige zwei Schiffe erhalten hatte, segelte er nach Terceira, eine der Azoreninseln, und steuerte dann nordwärts, in der Absicht, einen Weg nach Indien unter den höheren Breitengraden aufzusuchen.

Die noch vorhandene Beschreibung dieser Reise besteht blos in einzelnen Fragmenten, die indessen von Barrow mit eben so viel Gelehrsamkeit als Fleiß gesammelt worden sind. Cortereal scheint zuerst den Versuch gemacht zu haben, durch die breite Oeffnung der St. Lorenz-Bai vorzudringen, in welche letztere er wahrscheinlich ganz hineinsegelte, bis er durch den enger werdenden Kanal und den vordringenden Strom die Ueberzeugung gewann, daß die Bai in einen Fluß endige und hier keine Hoffnung zu einer Fahrt um Amerika herum sich darbiete. Er steuerte hierauf nordwärts und segelte längs einer Küste, die späterhin von den Europäern gewöhnlich Labrador genannt worden ist und noch genannt wird, auf den Karten früherer Zeit den Namen Cortereali s, nach dem Entdecker, führt. In einigen Berichten wird diese Küste Terra Verde (Grün-, Grönland) genannt, hat jedoch nichts gemein mit dem Lande, dem die Europäer fast eben so unpassend diesen Namen beigelegt haben. Das Land wird als reichlich mit Bauholz ausgestattet geschildert — was sich auf die die Nordgrenze von Canada einfassenden großen Fichten- und Tannenforsten bezieht. Die Eingeborenen wurden ganz richtig bezeichnet: sie seien ein einfaches und arbeitsames Volk von kleinem Wuchs; — nicht weniger als 57 derselben wurden an Bord gelockt oder geschleppt und nach Portugal geführt. Nach einer, zu 800 engl. Meilen geschätzten Fahrt längs dieser Küste gelangte Cortereal in eine Gegend, welche Einigen fast unter dem Pole zu liegen und der von Nicolo und Antonio Zeno früher besuchten ähnlich zu sein schien. Ramusio bemerkt deutlicher, daß der erreichte höchste Breitengrad blos 60 war, wonach die Schiffe etwa am Eingange der Hudsonsbai sich befunden haben möchten. Inzwischen muß die Jahreszeit jetzt weit vorgerückt gewesen und das Herannahen des Polarwinters, die schwimmenden Eisberge, die die Luft anfüllenden dichten Schneemassen — alle diese düsteren characteristischen Merkmale eines arktischen Win-

ters — einer blos an die Schifffahrt in den Gewässern eines warmen und gemäßigten Clima's gewöhnten Mannschaft besonders schrecklich erschienen sein. Es wurde dann auch durchaus nothwendig erachtet, nach Portugal zurückzukehren. Daß indessen diese Nothwendigkeit als blos durch die Jahrszeit herbeigeführt betrachtet wurde, und daß kein allgemeiner panischer Schrecken jenen unerschrockenen Seefahrer befiel, geht zur Genüge daraus hervor, daß er in der folgenden Sommerjahreszeit wieder auf dem Meere mit zwei Schiffen erschien, welche er gradesweges nach dem nördlichsten Punkte der ersten Reise führte. Es wird berichtet, daß er hier in eine Straße eindrang, vielleicht die Hudson's-, oder wahrscheinlicher die Frobisher's-Straße; jedoch wurden in dieser wichtigsten Periode der Reise die Schiffe durch einen Sturm und wahrscheinlich auch durch das diese Straßen besetzende Treibeis von einander getrennt. Einem derselben gelang es, sich herauszuarbeiten, worauf es des anderen harrte, jedoch vergebens; denn dasjenige Schiff, an dessen Bord der kühne Befehlshaber der Expedition sich befand, kehrte nie wieder zurück und keine Spur zeigte sich, aus dem man auf das Schicksal desselben hätte schließen können.

Als diese Trauerbotschaft nach Portugal gelangte, entschloß sich Miguel Cortereal, ein jüngerer Bruder, von der zärtlichsten Liebe zu Caspar und von einem gleichartigen Unternehmungsgeiste beseelt, ihn aufzusuchen; rüstete drei Schiffe aus und ging mit ihnen im nächsten Frühjahr, nämlich am 10. Mai 1502, von Lissabon unter Seegel. Vor den zahlreichen Eingängen in die Hudsonsbai angekommen, faßten die drei Befehlshaber den Entschluß, sich zu trennen und jeder einzeln einen Eingang aufzusuchen. Dies war, wenn gleich in einigen Beziehungen Vortheile versprechend, ein unvorsichtiger Schritt; denn nichts hätte zu gegenseitiger Rettung geeigneter sein können, als dicht beisammen zu bleiben, wo dann einer dem andern unter den furchtbaren Bedrängnissen, mit denen

hier die Schifffahrt gepaart ist, Beistand zu leisten vermocht hätte. Es führte denn auch die Maßregel zu einem unglücklichen Resultat. Zwei Schiffe trafen wieder zusammen und kehrten heim; dagegen theilten Miguel und seine Mannschaft das Schicksal derjenigen, welche sie aufsuchen wollten, — sie kehrten nie zurück und es blieb unbekannt, wo und wie sie umgekommen. Die sie Ueberlebenden brachten nach Lissabon die Nachricht von dieser jammervollen Erneuerung der früheren Katastrophe. Brüderliche Liebe und verwegener Muth scheinen jene edle Familie durchgehends characterisirt zu haben. Es war noch ein dritter Bruder, Vasco Eanes, da, der den König um die Erlaubniß bat, seine verlorenen Geliebten selbst in den Abgründen jenes unermeßlichen Oceans aufsuchen zu dürfen; allein diesem Vorhaben widersetzte sich der König auf das Entschiedentste, wobei er erklärte, daß es schon zuviel sei, bei diesen Unternehmungen zwei seiner besten und getreusten Diener verloren zu haben. Nach einem so traurigen Anfange und nach so kühnen, vergeblich gemachten Anstrengungen scheint der Plan zur Aufsuchung einer nördlichen Durchfahrt in Portugal nicht wieder ins Leben gerufen worden zu sein.

Von Spanien, welches die Entdeckung von Amerika gemacht und durch dieses Ereigniß so viel Ruhm und Reichthum erlangt hatte, hätte man erwarten sollen, daß es ein besonderes Interesse an Allem, was mit der weiteren Erforschung jenes Welttheils in Verbindung stand, nehmen würde. Allein es scheint in der That, daß es, in den reichen Ebenen und schimmernden Schätzen Mexico's und Peru's schwelgend, sich zu den öden Grenzen des Nordpols wenig hingezogen fühlte. Blos einer sehr frühen Reise wird erwähnt, nämlich der, welche im Jahre 1524 von Gomez, in der Absicht, einen kürzeren Weg nach den Molukken aufzusuchen, unternommen wurde. Er soll einige Eingeborene aus dem Norden mit heimgebracht haben; jedoch wird über die Begebenheiten auf seiner Reise

so wenig wie über die von ihm berührten Küsten berichtet. Es ist darüber nur noch ein Scherz vorhanden, und zwar ein so nichts sagender, daß er nicht erwähnt zu werden verdient. Die Hauptunternehmungen Spaniens zur Aufsuchung eines neuen Weges wurden von Mexico aus längs der Nordwestküste von Amerika gemacht; sie sind jedoch dem Zwecke des vorliegenden Werkes fremd.

Britannien dagegen befaßte sich und zwar fast ausschließlich mit diesen Entdeckungsplanen. Seine Bemühungen waren lange Zeit vergebens; denn die Bollwerke der Natur waren zu mächtig und das, seine Grenzen bis in Regionen, die unter dem immerwährenden Einflusse der nordischen Stürme stehen, ausdehnende Amerika gewährte nur eine prekaire und zweifelhafte Schifffahrt, England hat jedoch seitdem auf dieser Laufbahn hohen Ruhm sich erworben, diese Reisen einige ihrer größten Seehelden gebildet, dem Fischfange neue Kanäle geöffnet, die Grenzen des westlichen Continents festgestellt and die an dessen Nordgrenzen befindlichen großen Gewässer und Inseln erforscht.

Die während der Regierung Heinrichs **VIII.** unternommenen wenigen Entdeckungsreisen im Norden nahmen sämmtlich die nordwestliche Richtung. Im Jahre 1527 wurde dieser Fürst durch die Vorstellungen von Robert Thorne zu Bristol in dem Grade bearbeitet, daß er zwei schöne Schiffe, an deren Bord „verschiedene erfahrene Männer" sich befanden, zu dem Zwecke ausrüsten ließ, um fremde Regionen aufzusuchen und zu beschreiben. Die Chronisten, Hall und Grafton, welche dieser Unternehmung erwähnen, haben sich jedoch nicht herabgelassen, irgend einen Bericht über das Resultat derselben zu geben — eine Nachlässigkeit, tief bedauert von Hakluyt, der nach den eifrigsten Nachforschungen nur so viel von Sir Martin Frobisher und Richard Allen in Erfahrung bringen konnte, daß eins der Schiffe den Namen „Dominus Vo-

biscum" führte und einer der erfahrenen Männer, ein Canonikus von St. Paul war. Der Name des Letzteren ist unbekannt; indessen war er ein großer Mathematiker und reicher Mann, und machte die Reise persönlich mit. Hakluyt erfuhr außerdem, daß die Schiffe zuerst die Richtung nach dem Norden von Neufundland eingeschlagen hätten; daß eins derselben in einen tiefen und gefährlichen Meerbusen sich wagend, verschlagen worden wäre, daß das andere sich darauf nach Süden gewandt und, nach einigen am Cap Breton und an anderen Küsten angestellten Beobachtungen, im October die Rückreise nach England angetreten hätte.

Dieser Expedition folgte neun Jahre später eine andere, welche von Hore zu London, einem reichen und unternehmenden Manne, ausgerüstet ward. Dieser beredete mit leichter Mühe dreißig junge Leute von Familie und Vermögen, unter denen einige zum Hofe gehörten, sich mit ihm einzuschiffen. Hakluyt beklagt auch hier den Mangel an schriftlichen Berichten; indessen mittelte er Oliver Dawbeny aus, der sich am Bord eines dee Schiffe befunden hatte; und da er zugleich erfuhr, daß ein Sohn von Sir William Buts zu Norfolk an der Expedition Theil genommen habe und noch am Leben sei; reiste er 200 englische Meilen weit, um von ihm mündlich lich das Nähere zu erfahren. Auf diesem Wege brachte er dann in Erfahrung, daß sich jene lustige Gesellschaft von Freiwilligen, nachdem sie sich in militärischer Ordnung aufgestellt und das heilige Abendmahl genossen, in Gravesend eingeschifft hatte. Sie hatten eine lange und beschwerliche Reise gehabt, auf welcher ihr hochfliegender Geist bedeutend herabgestimmt worden war. Nach Verlauf von zwei Monaten erreichten sie Cap Breton, welches damals als ein Theil von Westindien betrachtet wurde. Von dort schlugen sie zur Erreichung ihres Zweckes eine nördlichere Richtung ein. Sie gelangten an die Pinguin-Insel, wahrscheinlich dieselbe, welche später die

Vogel-Insel genannt wurde, wo sie eine so auffallende Menge von Vögeln, von der Größe einer Gans, und selbst von Bären, und diese Thiere von einem so erträglichen Geschmack fanden, daß allen ihren Bedürfnissen abgeholfen wurde. Nachdem sie die Richtung nach Neufundland eingeschlagen hatten, rief eines Tages Dawbeny seine Kameraden herbei, um ein Boot mit den Eingeborenen des Landes zu sehen, nach deren Anblick sich Alle sehr gesehnt hatten. Ein großes Boot wurde abgeschickt, um mit ihnen zu verkehren; allein die erschrockenen Wilden entflohen in aller Eile und ließen einen Bärenschinken, den sie zu braten begonnen hatten, zurück; alle Versuche, sie einzuholen, waren fruchtlos. Diese Küste scheint außerordentlich nackt und öde gewesen zu sein. Es wird behauptet, daß man blos dadurch Nahrung sich verschaffen konnte, daß man aus dem Neste eines Seeadlers die von demselben für die Jungen angesammelten Fische entwandte. Es scheint auffallend, daß unsere Seefahrer an einer solchen Küste so lange verweilten; denn die Hungersnoth stellte sich in dem Grade ein, daß sie dadurch zu einem entsetzlichen Schritte getrieben wurden. Einige von ihnen führten einen Gefährten an einen entlegenen Ort, tödteten ihn und verbargen sein Fleisch an einer geheimen Stelle, wohin sie später zurückkehrten und von dem Fleische, nachdem sie es gebraten, begierig zehrten. Ein Zufall verrieth dieses schreckliche Geheimniß. Einer der Mannschaft, der mit einem andern umherging, spürte einen Bratengeruch und machte seinen Gefährten Vorwürfe, daß sie einen Vorrath für sich hätten, während die Uebrigen so fürchterlichen Hunger litten. Es kam zu einem lebhaften Wortwechsel, worauf einer der Mörder sprach: „Wohlan, wenn du davon essen willst, es ist ein Stück von —'s Fleische." Da dieses mit Entsetzen dem Capitän gemeldet wurde, berief derselbe die ganze Mannschaft zusammen und erhielt, nachdem er ihr das Schauderhafte jener That vorgestellt hatte, das Versprechen, hinfort da-

von abzustehen. Inzwischen da die Hungersnoth stets fürchterlicher wurde, so faßte man endlich den Entschluß, denselben entsetzlichen Ausweg systematisch zu nehmen. und war bereits übereingekommen, darum zu loosen, wessen Leben zuerst geopfert werden sollte, um das der Uebrigen zu fristen, als man unvermuthet ein französisches Schiff zu Gesicht bekam. Da die Engländer fanden, daß es sowohl in gutem Stande, als auch mit Mundvorräthen reichlich versehen war, so machten sie sich kein Gewissen daraus, es anzugreifen und für sich in Beschlag zu nehmeu; worauf der vertriebenen Mannschaft das schlecht ausgestattete Fahrzeug, welches sie selbst verlassen hatten, preisgegeben wurde. Sie kehrten nunmehr eiligst in ihr Vaterland zurück, welches sie in dem jämmerlichsten und elendesten Zustande wieder betraten. Der junge Buts hatte sich in dem Grade verändert, daß weder Sir William noch seine Mutter ihn wieder zu erkennen vermochten, bis er sich durch ein geheimes Muttermahl als ihren Sohn auswies. Mittlerweile waren auch die Franzosen nach ihrem Vaterlande zurückgekehrt und beschwerten sich laut über die grausame und unverantwortliche Behandlung, welche die Engländer sich gegen sie erlaubt hatten. Heinrich, welcher nicht im Stande war, das Gegründete ihrer Beschwerten in Abrede zu stellen und dennoch mit seinen eigenen Unterthanen, die er nicht gern bestrafen wollte, Mitleiden fühlte, ersetzte freigebig aus seiner Privatschatoulle den ganzen Verlust.

Es würde voreilig sein, aus einer so unvollständigen Erzählung positive Schlüsse ziehen zu wollen; inzwischen können wir nicht unbemerkt lassen, daß allem Anscheine nach die Seefahrer für ihre gefährliche und kühne Unternehmung nicht die gehörigen Vorkehrungen getroffen und auf der ganzen Reise einen geringen Grad von nautischen Kenntnissen, Umsicht und gutem Verhalten an den Tag gelegt haben.

Nach einem so unglücklichen Versuche schlummerte

der auf Entdeckungen im Westen gerichtete Unternehmungsgeist. Der während der nachfolgenden Regierung Eduards VI. angefachte rege Eifer wandte sich ganz und gar dem Osten zu und rief die bereits erzählten Reisen von Sir Hugh Willoughby und Anderen ins Dasein. Anders verhielt es sich mit dem unter der Königin Elisabeth wieder erwachten Unternehmungsgeist; obgleich diese Fürstin, so ehr sie auch bereit war, Alles zu begünstigen, was den Ruhm und die Interessen ihres Königreichs zu fördern geeignet war, keinen der dadurch hervorgerufenen Entwürfe zunächst veranlaßte oder ausführen half. Sir Humphrey Gilbert und Richard Gillis schrieben Abhandlungen, in denen gelehrte Bemerkungen mit unhaltbaren Raisonnements und irrthümlichen Berichten gepaart, die jedoch darauf berechnet waren, auf das Publikum zu Gunsten derartiger Unternehmungen einzuwirken. Der Plan zu der ersten Reise wurde von Martin Frobisher entworfen und ausgeführt. Dieser Offizier zeichnete sich später durch Seeheldenthaten in allen Theilen der Welt aus, gründete jedoch seinen ersten Ruf durch den Kampf mit den Schneemassen und Stürmen der nordischen Regionen. Frobisher, der die Auffindung einer Durchfahrt im Westen als das Einzige betrachtete, was in der Welt noch unverrichtet geblieben sei, suchte funfzehn Jahre hindurch unter den Kaufleuten, wie bei Hofe, um die Mittel zur Ausrüstung einer kleinen Escadre nach, mit der man diesen wichtigen Zweck zu erreichen im Stande sei. Die Kaufleute bewiesen eine Gleichgültigkeit, die mit dem bei früheren Gelegenheiten an den Tag gelegten Eifer sehr im Widerspruch stand; nur am Hofe ließen sich endlich einige einflußreiche Männer williger finden, und so wurde er denn durch die Verwendung des Grafen von Warwick Frobisher im Jahre 1576 in den Stand gesetzt, drei Fahrzeuge von respectiven 35, 30 und 10 Tonnen auszurüsten. Diese kleinen Barken oder vielmehr Böte schienen zum Durchstreifen der nordischen Gewässer schlecht geeignet; indessen hat

Scoresby die Bemerkung gemacht, daß man sich mit solchen Fahrzeugen durch ein enges, mit Eis angefülltes Fahrwasser besser durcharbeitet, und sie sogar etwas harte Stöße besser abzuhalten vermögen, als dies bei großen und schwerfällig gebauten Schiffen der Fall ist,

Forbisher segelte am 8. Juni von Deptford nach Greenwich hinab, wo damals der Hof residirte, und gab so gut er es vermochte, als er am Palaste vorüber kam, eine Ehrensalve. Die Königin sah zum Fenster heraus und grüßte und winkte mit der Hand, und der Sekretär Walsingham kam an Bord der Schiffe, wünschte eine glückliche Reise und ermahnte die Mannschaft zu gutem Verhalten und Gehorsam. Am 12. passirte die Escadre Silburg Hope, erreichte am 19. Yarmouth und steuerte dann in die offene See. Am 26. bekam Frobisher Swinborne (Sumburgh) Head. das steile südliche Vorgebirge von Shetland, zu Gesicht, wobei er Fair Isle im Nordwesten hatte. In dem Bericht der nunmehr beginnenden Fahrt über den Ocean giebt er blos die Distanzen, Breitengrade und Segelcourse an. Am 11. Juli erblickte er eine Reihe von hohen, abschüssigen Bergspitzen, welche selbst in der gegenwärtigen Mitte des Sommers weiß von Schnee waren. Er hielt diese Küste für das Friesland des Zeno, es war jedoch die Südspitze von Grönland, in der Nähe des Cap Farewell. Ein Boot wurde nach der Küste geschickt, die indessen von Eis so umlagert und durch den Nebel in dem Grade verdunkelt wurde, daß das Landen unmöglich war. Die Seefahrer steuerten jetzt westwärts und hatten von Stürmen aus dem Norden viel zu leiden. Am 14. zerbrach der Wind auf einem Schiffe die Fockraa und warf den Besanmast über Bord; und am 16. brach der Topmast und fiel mit dem Segel ins Meer. Man segelte demungeachtet weiter und gewahrte am 22., nachdem ein dichter Nebel sich zerstreut hatte, eine lange Küstenreihe, die man für Labrador hielt. Inwischen bildete das Eis zwischen den Schiffen und dem

Lande ein unübersteigliches Bollwerk und zugleich fand man mit dem Senkblei auf 100 Faden keinen Grund. Auch war hier ein sehr starker Strom, dessen Geschwindigkeit man jedoch, bei der Unmöglichkeit, sich vor Anker zu legen, nicht messen konnte; sie wurde nach dem Augenmaß auf anderthalb Seemeilen in der Stunde geschätzt. Am 1. August näherte man sich einer großen Eisinsel, um sie zu beobachten; allein fast um dieselbe Zeit löste sie sich in Trümmer auf und versank mit furchtbarem Krachen ins Meer.

Am 18. erreichten unsere Seefahrer eine zugänglichere Küste und waren begierig, zu untersuchen, ob sie bewohnt sei. Bald gewahrten sie sieben Böte, die längs derselben ruderten; sie sandten eins von den ihrigen ab, dessen Mannschaft durch ein weißes Tuch, welches sie emporhielten, Veranlassung gab, daß ein Canoe sich näherte. Kaum aber hatten die Eingeborenen unsere Schiffe erblickt, als sie wieder umkehrten. Frobisher begab sich darauf persönlich ans Land und vermochte einen von ihnen durch verschiedene kleine Geschenke, sich an Bord zu begeben. Da dieser Wilde mit Speise und Trank gut bewirthet wurde, so erstattete er nach seiner Rückkehr einen so vortheilhaften Bericht, daß neunzehn andere seinem Beispiele folgten. Unsere Seefahrer hatten jetzt Gelegenheit, diese Eskimos genau zu betrachten. Sie werden beschrieben als den Tartaren ähnlich, mit langem schwarzem Haar, breitem Antlitz und platter Nase; und ihre Böte bestanden aus Seehundsfellen, mit einem hölzernen Kiel auf der inwendigen Seite. Am folgenden Tage bewiesen sie sich scheuer und nur mit Mühe konnte einer von ihnen durch das Läuten einer Glocke vermocht werden, an Bord zu kommen. Frobisher, der nicht Willens war, ihn zurückzuhalten, schickte ein Boot mit fünf Mann ab, um ihn an einem hervorspringenden Felsen ans Land zu setzen. Die Matrosen aber, von Neugierde getrieben und von falschem Zutrauen geblendet, ließen sich verleiten,

zu den sämmtlichen übrigen Eingeborenen sich zu begeben — ein unseliger Schritt; denn sie kehrten nie wieder zurück. Frobisher blieb zwei Tage liegen, feuerte Signalschüsse ab und stellte überall Nachforschungen an, allein Alles vergebens.

Am 26. August steuerte unser Seefahrer, ohne irgend einen bestimmten, hinreichenden Grund anzugeben, heimwärts und erreichte, nachdem er Grönland und Island passirt und die orkadischen Inseln, Texel und Yarmouth zu Gesicht bekommen hatte, im Anfange Octobers Harwich.

Frobisher hatte wenige Fortschritte in den Entdeckungen einer westlichen Durchfahrt gemacht; da er jedoch mit so geringen Mitteln so weit vorgedrungen war, und ein neues, mit dem Namen Meta Incognita ausgestattetes Land entdeckt hatte, so wurde seiner Reise ein großes Ansehen beigelegt und man versprach sich davon viele Vortheile für die Zukunft. Das öffentliche Interesse wurde noch durch einen andern Umstand sehr illusorischer Art rege gemacht. Alle seine Freunde bestürmten ihn mit der Bitte, ihnen irgend etwas aus Meta Incognita zu schenken. Nicht wissend, womit er ihren Bitten genügen sollte, fiel sein Blick zufällig auf einen großen Stein, den er, des glänzenden Ansehens wegen, mit an Bord genommen hatte. Er zerbrach ihn in Stücke und vertheilte diese in dem Kreise seiner Bekannten. Ein Stück hatte eine Dame erhalten, welche es zufällig ins Feuer fallen ließ, wo es, nachdem es eine Zeitlang gebrannt hatte, wie Gold zu glänzen schien. Sie brachte es nunmehr auf der Stelle zu den Goldschmieden, welche so unwissend oder durch die damals vorherrschende Begeisterung so irre geleitet wurden, daß sie es für das kostbarste Metall erklärten. Diese falsche Behauptung versetzte ganz England in Wonne, und jetzt hielt es nicht mehr schwer, eine Expedition auszurüsten. Die Königin gab dazu das Schiff „Ayde" von 180 Tonnen her und versah außerdem Frobisher mit den

Mitteln, zwei andere Schiffe, den „Michael“ und den „Gabriel,“ jedes von 30 Tonnen, ausrüsten zu können. Er wurde außerdem nach Lord Warwicks Landsitz in Essex zu der Königin entboten, die ihm die Hand zum Kusse darbot und sich überhaupt sehr gnädig gegen ihn äußerte.

Frobisher ging am 26. Mai 1577 unter Segel, mit einem so „lebhaften Winde“, daß er am 3. Juni die orkadischen Inseln erreichte, wo er sich aufs Neue mit Wasservorräthen versah und seinen Offizieren und Soldaten ans Land zu gehen erlaubte, um sich zu erholen. Die armen Eingeborenen, welche wahrscheinlich von Seeräubern viel zu leiden gehabt hatten, entflohen mit lautem Geschrei und Gekreisch aus ihren Wohnungen, wurden indessen durch das artige Betragen der Fremdlinge bald zur Rückkehr vermocht. Die innere Einrichtung ihrer Wohnungen wurde sehr armselig gefunden; sie hatten keine Luftlöcher für den Abzug des Rauches, sondern das Feuer wurde in der Mitte des Gebäudes angezündet, auf dessen einer Seite die Familie wohnte, während die andere von dem Vieh eingenommen wurde. Haferbrot und Schafmilch bildeten die einzige Nahrung der Leute. Die Engländer traten jetzt ihre gefahrvolle Reise durch das Nordmeer an. Sie wurden indessen auf derselben sehr erfreut durch das immerwährende Licht, welches ihnen zu jeder Stunde zu lesen oder sich auf andere Weise zu zerstreuen gestattete; welches, wie bemerkt wird, höchst erfreulich sei, für diejenigen, welche auf „unbekannten Meeren und langen Fahrten umherwandern, wo die Winde und brausenden Wogen unaufhörlich ihr Wesen treiben.“ Sie waren erstaunt, große Tannenbäume, mit den Wurzeln nach oben, mitten im Ocean schwimmen zu sehen. Am 4. Juli bot Friesland seinen grausenvollen Anblick dar: es bestand aus einer Reihe von unzugänglichen Bergen, welche völlig mit Schnee bedeckt waren, ausgenommen da, wo der Schnee bei der außerordentlichen Steil-

heit der Felsen sich losgemacht hatte und ins Meer gestürzt war. Während einer viertägigen Fahrt erblickten unsere Seefahrer, sobald die dicken Nebel auf einen Augenblick schwanden, stets nur eine ähnliche öde Küste, ohne einen Landungsplatz und ohne eine Spur von menschlichen Wohnungen oder auch nur Leben überhaupt; inzwischen kamen kleine Vögel, die sich offenbar bei dem Nebel verirrt hatten, auf die Schiffe geflogen und erzeugten die Vermuthung, daß im Inneren des Landes ein milderes Klima herrsche. Die Unerfahrenen der Mannschaft waren in hohem Grade erstaunt über die Eisinseln, welche 30 bis 40 Faden über die Wasseroberfläche sich erhoben und auf dem Boden von Gewässern ruhten, deren Tiefe mit dem Senkblei nicht ergründet werden konnte.

Frobisher segelte jetzt quer durch nach Labrador und gelangte an einen Sund, der nach ihm den Namen erhielt. Die Küsten waren übrigens durch mächtige, von den Schiffen nicht zu durchdringende Eiswälle bewacht; nichtsdestoweniger bahnte sich der Capitän mit zwei Böten einen Weg in den Sund, um das Land und die Bewohner desselben zu erforschen. So unvollkommen waren damals noch die geographischen Begriffe von diesen Regionen, daß die Engländer die Küste an ihrer Linken für Amerika und die an ihrer Rechten für Asien hielten. Sie landeten auf der amerikanischen Seite, stiegen auf die Spitze eines hohen Hügels, errichteten daselbst eine Säule und nannten die Anhöhe, zu Ehren des großen Beschützers ihrer Expedition den Warwick-Berg. Auf ihrem Rückwege hörten sie wiederholtes Geschrei gleich dem Brüllen von Stieren und sahen zugleich eine Menge Eingeborene auf eine sehr fröhliche und zutrauliche Weise auf sich zueilen. Die Wilden begannen einen lebhaften Tauschhandel mit den geringfügigen Zierrathen, welche die Fremdlinge zum Vorschein brachten, wiesen jedoch jede ihrer Einladung, an Bord zu kommen, zurück; während auch die Engländer es nicht für gerathen hielten, den Einladungen, sich

ans Land zu begeben, Folge zu leisten. Da endlich Frobisher und einer seiner Gefährten mit zwei Eingeborenen an einer abgelegenen Stelle zusammentrafen, ergriffen sie dieselben rasch und zogen sie nach den Böten, indem sie hofften, dort ihre Freundschaft durch Geschenke und freundliche Behandlung zu gewinnen. Allein sie stürzten auf dem schlüpfrigen Boden, die Eskimos machten sich los, griffen zu ihren, hinter einem Felsen liegenden Bogen und Pfeilen und schossen diese Letztern mit großer Wuth auf die Engländer ab. Frobisher und sein Gefährte wurden von einem, durch den Angriff solcher jämmerlicher Feinde kaum zu rechtfertigenden panischen Schrecken ergriffen und entflohen in aller Eile nach den Böten, wobei dem Capitän ein Pfeil in den Schenkel geschossen wurde. Die Bootsmannschaft, welche glaubte, daß eine wahrhaft erhebliche Gefahr ihren Befehlshaber zu dieser Flucht bewogen habe, gerieth in Bewegung und eilte zum Beistande herbei. Die beiden Wilden entflohen augenblicklich, jedoch wurde einer derselben von Nikolaus Conger, einem kräftigen Burschen und Diener des Lord Warwick, eingeholt und ins Boot geschleppt.

Mittlerweile wurden die draußen liegenden Schiffe von einem furchtbaren Sturme überfallen und zwischen jenen entsetzlichen Eisinseln, von denen die kleinste im Stande gewesen wäre, sie in tausend Stücke zu zerschellen, umhergetrieben. Um den ihnen so nahen Gefahren auszuweichen, waren sie genöthigt, in vier Stunden vierzehnmal zu wenden, jedoch unter Begünstigung des immerwährenden Lichtes und vermöge der Geschicklichkeit ihrer Steuerleute, so wie unter dem Beistande der Vorsehung, hielten sie den Sturm aus, ohne sich genöthigt zu sehen, die offene See zu gewinnen und die Böte im Stiche zu lassen. Am 19. kehrte Frobisher aus dem Sunde zurück, mit einem großen Vorrath glänzender Steine, wodurch, sagt Dionysius Little, „wir alle von Freude entzückt wurden und sowohl wo wir waren, als auch was

wir erlitten hatten, vergaßen. Wie eitel doch — setzt er hinzu — das menschliche Streben ist: heute sehen wir dem Tode entgegen und morgen sinnen wir auf die Mittel, den unersättlichen Golddurst zu befriedigen!"

Es erhob sich jetzt ein starker Nordwestwind, vor dem, gleich wie durch einen Zauberschlag, die mächtigen Eisbollwerke, durch welche die Schiffe von dem Sunde ausgeschlossen wurden, verschwanden. Unsere Seefahrer hatten jetzt ein breites und offenes Fahrwasser und liefen alsbald in den Sund ein, der nach ihrer Meinung eine in das stille Meer führende Straße bildete. Auf einer etwa 30 Seemeilen langen Fahrt landeten sie an verschiedenen Stellen, bestiegen Bergspitzen und nahmen unter feierlichen und religiösen Cermonieen im Namen Ihrer Majestät der Königin von dem Lande Besitz. An einer Stelle fanden sie einen seltsam gestalteten Zaum und nachdem sie darüber ihren Gefangenen befragt hatten, ergriff derselbe einen Hund, legte ihm den Zaum an, spannte das Thier vor einen Schlitten und zeigte die Art und Weise, wie sich die Eskimos dieser Fuhre bedienten. Der Gefangene gestand auch ein, um die im vorigen Jahre weggeführten fünf Mann zu wissen, bestritt jedoch, als die Engländer ihm durch Zeichen ihre Vermuthung zu erkennen gaben, daß sie getödtet und gegessen worden, dies aufs Lebhafteste. Nichts destoweniger wurde bald eine dunkele Quelle des Verdachts geöffnet; denn man fand einige den Eingeborenen gehörende Böte, welche, außer Knochen von Hunden, Fleisch von unbekannten Thieren und anderen fremdartigen Dingen, ein Kamisol von englischem Segeltuch, ein Hemd, eine Leibbinde und drei zu verschiedenen Füßen gehörende Schuhe enthielten — Dinge, welche ohne allen Zweifel den im vorigen Jahre abhanden gekommenen Landsleuten gehörten. Von der sehnlichen Hoffnung erfüllt, sie wieder zu finden, ließ man in dem Boote einen Brief und Feder, Dinte und Papier, für die Antwort darauf, zurück. Außerdem wurden noch

kräftigere Maßregeln beschlossen, um sie wieder zu erlangen oder zu rächen. Eine vierzig Mann starke Abtheilung unter Carl Jackman begab sich in das Innere, um die Eingeborenen an die Küste zu treiben, wo Frobisher mit seinen Böten ihrer harrte. Die Wilden hatten ihre Zelte in das Innere verlegt, und die Engländer erblickten, nachdem sie mehrere Berge passirt hatten, eine Reihe von Hütten, von denen sie jedoch glaubten, daß sie einem andern Volkshaufen gehörten. Allein die lebhafte Bewegung und der sichtbare Schrecken, durch ihre Erscheinung hervorgerufen, zeigte, daß hier die Schuldigen zu suchen waren. Die Eskimos eilten nach ihren Canoes und dann sofort der offenen See zu; und sie ruderten mit einer Schnelligkeit, welche jede Verfolgung nutzlos gemacht haben würde, hätte nicht Frobisher mit seinen Böten den Eingang des Sundes besetzt gehalten und da sie sich auf diese Weise umgangen sahen, landeten sie zwischen den Felsen und ließen ihre Nachen im Stich, welche sie durch das Zerbrechen der Ruderriemen unbrauchbar zu machen hofften. Die Engländer drangen jetzt mit Behendigkeit zum Sturme vor; allein die Eingeborenen, die auf den Felsen Posto gefaßt hatten, widersetzten sich ihrer Landung und vertheidigten ihre Stellungen mit der wildesten und verzweiflungsvollsten Tapferkeit. Mit Wolken von Pfeilen überschüttet*), sammelten sie diese Letzteren auf, zogen sie selbst aus ihrem Körper und schickten sie wüthend zurück. Wenn sie sich tödtlich verwundet fühlten, stürzten sie sich von den Felsen ins Meer, um nicht in die Hände der Sieger zu fallen Nachdem sie endlich völlig besiegt worden waren und fünf bis sechs der Ihrigen verloren hatten, eilten sie zwischen die Klippen und suchten ihr Heil in der Flucht. In die Hände der Engländer fielen blos zwei Weiber, welche zu einigen Betrachtungen Veranlas-

*) Man darf nicht vergessen, daß in der damaligen Zeit von den Europäern die Armbrüste noch stark gebraucht wurden.

sung gaben. Die eine war weit in den Jahren vorgerückt und hatte ein so auffallend häßliches Antlitz, daß Viele nichts Geringeres glaubten, als daß der große Feind der Menschheit in leibhaftiger Gestalt vor ihnen stände. Da dieser Verdacht Grund gewann, so wurde beschlossen, eine in damaliger Zeit als zuverlässig betrachtete Probe mit ihr anzustellen. Ihr wurde das Fußwerk abgezogen, um sich zu überzeugen, ob sie an den unteren Extremitäten jene Eigenthümlichkeit besitze, von der man glaubte, daß sie das charakteristische Merkmal des furchtbaren Feindes der Menschheit sei. Da aber dieses wesentliche Kennzeichen nicht vorgefunden wurde, so ward blos beschlossen, sie wieder los zu geben, um den Augen einen so gräulichen Anblick zu entziehen. Das andere Weib war noch jung und trug ein Kind in den Armen. Da man sie wegen ihrer eigenthümlichen Kleidung für einen Mann gehalten hatte, so hatte man auch auf sie gezielt und ihr Kind verwundet, bei dem man vergebens die gewöhnlichen Heilmittel in Anwendung brachte, da die Mutter den Verband und die Salben stets abnahm und mit der Zunge ableckte und das Kind auf ihre eigene Weise heilte. Sie und der früher gefangeu genommene Wilde blickten sich Anfangs fremd an; nachdem sie jedoch vertraut mit einander geworden waren, fanden sie viel Behagen an ihrem Umgange und legten einen hohen Grad von gegenseitiger Zärtlichkeit an den Tag.

Frobisher schmeichelte sich noch immer mit der Hoffnung, seine ehemaligen Gefährten wieder zu erlangen. Es ließ sich ein großer Haufe von Eingeborenen auf der Spitze eines Hügels blicken und man gab ihnen durch Zeichen den Wunsch zu einer gegenseitigen Verständigung zu erkennen. Einige wenige kamen herbei und wurden zu den Gefangenen geführt. Sie waren tief betrübt und äußerten eine Zeitlang kein Wort; darauf flossen Thränen und nachdem sie zuletzt die Sprache wieder gefunden hatten, sprachen sie sich in Lauten der Liebe und Reue aus, so daß

sie die Engländer sehr zu ihren Gunsten stimmten. Frobisher trat jetzt vor und gab durch Zeichen zu verstehen, daß sie unter der Bedingung der Zurückgabe seiner fünf Gefährten, ihre eigenen, in der Gefangenschaft gehaltenen Landsleute zurückerhalten sollten, nebst allerhand kleinen Zierrathen und Dingen, denen sie den höchsten Werth beilegten. Sie versprachen die Zurückgabe und machten sich zugleich anheischig, den Gefangenen einen Brief zu überbringen. Ohne Zweifel aber waren die Gefangenen damals nicht mehr am Leben, und sonach die Eingebornen außer Stande, auf einem freundschaftlichen Wege die in den Händen der Engländer befindlichen Geißeln loszukaufen. Nichtsdestoweniger waren sie entschlossen, entweder durch Gewalt oder durch List ihren gefangenen Landsleuten die Freiheit wieder zu verschaffen. Es erschienen drei der Eingebornen, hielten drei aus Blasen verfertigte Flaggen empor, und luden die Engländer ein, sich zu nähern. Allein diese, welche die Köpfe von Anderen hinter den Felsen hervorschauen sahen, gingen nur mit der größten Behutsamkeit vorwärts. Die Eingeborenen brachten zunächst wohlschmeckende Speisen zum Vorschein, und da sie fanden, daß ihr Feind sich durch die Lockspeise nicht fangen ließ, so kam einer von ihnen sehr nahe heran, stellte sich lahm und schien auf diese Weise eine leichte Beute zu sein. Frobisher ließ Feuer geben, was den Lahmen bald heilte, indem er sich eilends davon machte. Da die Wilden sahen, daß alle ihre Kunstgriffe fehlschlugen, so beschlossen sie Gewalt zu brauchen, drangen gegen hundert an der Zahl vor und schossen ihre Pfeile mit der größten Wuth ab. Sie folgten sogar eine beträchtliche Strecke längs der Küste, ohne auf das Feuern der Engländer zu achten, denen durch die Schiffe, welche zu weit entfernt lagen, durchaus kein Beistand geleistet werden konnte. Mehrere Matrosen baten Frobisher dringend um die Erlaubniß, ans Land gehen und angreifen zu dürfen; allein er verweigerte sie ihnen, da sie dies blos von dem Haupt-

zwecke ablenken, und unnützes Blutvergießen veranlassen würde.

Der 21. August war jetzt gekommen, und das Eis fing an sich um die Schiffe anzuhäufen, und obgleich wenige Fortschritte auf dem Wege nach China gemacht worden waren, so waren doch die Schiffe mit zweihundert Tonnen des kostbaren Golderzes beladen. Unsere Seefahrer bestiegen also den höchsten Hügel, gaben eine Salve zu Ehren der Gräfin von Warwick und traten sodann die Heimreise an.

Trotz den Wechselfällen, welche diese Reise bezeichnet hatten, wurden unsere Seefahrer mit dem größten Jubel empfangen. Begeisterung und Hoffnung stiegen sowohl bei der Königin, wie bei der Nation höher als je. Die Täuschung hinsichtlich des Golderzes dauerte in voller Kraft fort und bewirkte, daß man jene öden Küsten als ein zweites Peru betrachtete. Es wurde von der Königin eine besondere, aus einsichtsvollen und sachverständigen Männern bestehende Commission niedergesetzt, um die Qualität des Erzes und die Aussichten auf eine Reise nach Indien zu prüfen. Nach einer gewissenhaften Prüfung wurde über beide Gegenstände ein höchst günstiger Bericht erstattet, worin nicht nur die Ausrüstung einer neuen Expedition nach einem größeren Maßstabe, sondern auch die Gründung einer Colonie auf jener fernen Küste vorgeschlagen wurde, welche sowohl in den vollen Besitz der Schätze derselben gesetzt werdeu, als auch über jede Gelegenheit zu ferneren Entdeckungen wachen könnte. Dem Winter der Polarwelt zu trotzen, war ein neues und kühnes Unternehmen; indessen war die bei der Nation vorherrschende Begeisterung der Art, daß die festgesetzte Zahl von hundert Personen schnell beisammen war. Es waren dies vierzig Seeleute, dreißig Bergknappen und dreißig Soldaten; unter diesen Letzteren befanden sich, spaßhaft genug, nicht blos Männer von Familie, sondern auch Goldschmelzer, Bäcker und Zimmerleute. An Bord der Schiffe wurden Materialien gebracht, die

wenn sie zusammengesetzt wurden, ein Fort oder Haus zu bilden dienten. Die ausgerüstete Escadre war die größte, mit welcher man sich je in die nordischen Gewässer gewagt hatte. Sie bestand aus funfzehn, in verschiedenen, besonders in den westlichen Provinzen ausgerüsteten Schiffen, die samt und sonders am 27. Mai 1578 in dem Haven von Harwich sich versammelt hatten, von wo aus sie am 31. unter Segel gingen. Die Befehlshaber warteten der Königin in Greenwich auf und wurden von ihr persönlich auf die gnädigste Art empfangen; Frobisher namentlich erhielt eine goldene Kette und die Ehre, Ihrer Majestät die Hand küssen zu dürfen.

Schon früher hatte sich die Gelegenheit zu der Bemerkung dargeboten, daß gerade die nach dem größten Maßstabe und mit den ausgedehntesten Mitteln betriebenen Expeditionen gewöhnlich das unglücklichste Resultat lieferten. Eine große und zahlreiche Flotte war zu einer Fahrt durch die mit Eis angefüllten Straßen und zwischen die auf dem nordischen Ocean schwimmenden mächtigen Berge hindurch schlecht berechnet. Unsere Seefahrer fanden, als sie Queens Foreland (das Vorgebirge der Königin) an der Mündung der Frobisher's-Straße erreichten, diese Letztere von der einen Seite bis zur andern zugefroren und durch Wälle, Berge und Bollwerke von Eis versperrt. Ein starker Ostwind hatte zahllose Eisberge an die Küste getrieben, weshalb die Schiffahrt zwischen diesen ungeheuren beweglichen Massen bald mit den größten Gefahren verknüpft war. Ein großes Schiff, welches den Namen „Dennis" führte, und an dessen Bord sich ein Theil der Materialien zu dem zu erbauenden Hause befand, erhielt durch einen Eisberg einen so furchtbaren Stoß, daß es sogleich versank, obgleich es der Mannschaft gelang, sich an Bord eines anderen, schnell herbeieilenden Schiffes zu retten. Dieser Vorfall erfüllte die Mannschaften der übrigen Schiffe mit Schrecken, da sie einsahen, daß ihnen in dem nächsten Augenblicke ein ähnliches Schicksal bereitet

werden könnte. Die Gefahr nahm überhand, als der starke Wind zu einem Sturme anwuchs und die nach allen Richtungen sich umhertreibenden Eismassen mit furchtbarer Gewalt gegen die Seiten der Schiffe anstießen. Man mußte jetzt auf alle mögliche Weise auf Mittel sinnen, den drohenden Gefahren vorzubeugen. Einige Schiffe legten sich an diese schwimmenden Inseln fest, ließen sich mit ihnen forttreiben, und wichen auf diese Art den furchtbaren Stößen aus, denen sie sonst ausgesetzt worden wären. Auf anderen wurden an den Seiten Ruderriemen, Bohlen, Picken, Pfähle und überhaupt Alles ausgehängt, wodurch die Gewalt der Stöße gebrochen werden konnte; dennoch zertrümmerte das Eis, „mit Hülfe des Aufwallens der See und der Wellen," bisweilen drei Zoll dicke Bohlen. Frobisher äußert, es gereiche den am Bord befindlichen, an solche Scenen durchaus nicht gewöhnten armen Bergknappen und Landleuten sehr zum Ruhme, daß sie den sie umringenden vereinten Gefahren heldenmüthig Trotz geboten hätten. „Endlich gefiel es Gott, mit seinen barmherzigen Blicken herabzuschauen": — ein frischer Südwestwind zerstreute die Eismassen und verschaffte den Seefahrern eine offene Straße, die sie sogleich befuhren.

Nachdem einige Tage auf die Ausbesserung der Schiffe und das Verstopfen der Lecke verwendet worden waren, bot Frobisher Alles auf, um in der Straße weiter vorzudringen, bis zu der Stelle, wo er die Colonie zu gründen beabsichtigte. Nach großen Anstrengungen bahnte er sich einen Weg, als er entdeckte, daß er zwischen zwei Küsten segelte; jedoch bei dem dicken Nebel und den Schneemassen, welche in der Mitte dieses nordischen Sommers fielen, konnte nichts mit Deutlichkeit erkannt werden. Nachdem aber dann und wann der Himmel auf Augenblicke sich aufgeklärt und eine theilweise Beobachtung des Landes verstattet hatte, entstand die Vermuthung, daß dies nicht das Land sei, längs dem sie früher gesegelt. Frobisher wollte indessen eine Muthmaßung nicht aufkommen lassen, welche

ihn überzeugt haben würde, daß er viel Zeit und Arbeit vergebens verschwendet hatte. Er drang also unaufhaltsam weiter vor. Einst kam es den Seefahrern vor, als sähen sie den Warwick-Berg, aber sie kamen von dieser Idee bald zurück. Endlich trat der Obersteuermann Christoph Hall auf und erklärte im Beisein der ganzen Mannschaft, daß er diese Küste nie zuvor gesehen. Frobisher beharrte nichts destoweniger auf der betretenen Bahn und segelte längs einem bevölkerteren, grüneren und an Vögeln reicheren Lande, als dasjenige war, welches er zuvor besucht hatte. In der That war dies wahrscheinlich der Haupteingang in die Hudsonsbai und Frobisher würde, wenn er seinen Weg verfolgt hätte, die wichtigsten Entdeckungen gemacht haben. Allein alle seine Ideen von mineralischen Reichthümern und das Vorhandensein einer Durchfahrt nach Indien waren an die alte Straße geknüpft; und da er jetzt eingestehen mußte, daß dies eine ganz andere sei, so kehrte er in die offene See zurück. Auf diesem Rückwege gerieth die Flotte zwischen Nebel, heftige Strömungen, Klippen und Inseln, daß die Seeleute es blos einer unmittelbaren Einwirkung der Vorsehung beimessen zu müssen glaubten, daß sie sich glücklich herauswanden. Nachdem sie die offene See erreicht und an die Mündung der ersehnten Straße gelangt waren, fanden sie auch hier das Eindringen sehr schwierig. Inzwischen bewies Frobisher stets die größte Wachsamkeit und wo nur immer eine Oeffnung zu sehen war, drang er, wie es in dem Berichte heißt, „aus einem Riß in den andern," bis er endlich den von ihm ins Auge gefaßten Hafen dieser nordischen Gewässer erreichte. Bevor indessen die Mannschaften vollständig gelandet und eingerichtet waren, war der 9. August gekommen; es fiel dichter Schnee, und es wurde für rathsam erachtet, eine feierliche Berathung hinsichtlich der Aussichten für die beabsichtigte Colonie zu halten. Von den Materialien zu einem Hause waren blos noch die für die Süd- und Ostseite vorhanden, die übrigen waren ent-

weder mit dem „Dennis" untergegangen, oder in ihrer Eigenschaft als Schutzwehren gegen die Stöße der Eismassen an den Seiten der Schiffe zertrümmert worden. Von dem Brode war ein großer Theil verdorben und die Getränke in ähnlichem Maße aus den beschädigten Fässern gelaufen; kurz, die vorhandenen Mundvorräthe reichten für hundert Menschen auf ein Jahr nicht hin. Capitain Fenton, der die „Judith" befehligte, meinte zwar, die noch vorhandenen Baumaterialien würden zur Errichtung eines Gebäudes für sechszig Personen, mit denen er dem nordischen Winter zu trotzen sich bereit erklärte, hinreichen; allein die um Rath befragten Zimmerleute erklärten, daß ein solcher Bau in nicht weniger als zwei Monaten vollendet werden könne, während blos die Möglichkeit vorhanden war, daß die Schiffe noch 26 Tage verweilen konnten. Nachdem sonach der Plan zu einer Niederlassung aufgegeben wurde, stellte Forbisher an seine Unterbefehlshaber die Frage, ob sie nicht in der ihnen noch vergönnten kurzen Frist noch einige Entdeckungsversuche machen sollten, um wenigstens einigen Glanz auf diese erfolglose Reise zu werfen; allein sie wiesen auf die vorgerückte Jahreszeit, auf die Symptome des bereits herannahenden Winters und auf die Gefahr hin, in diesen engen Fahrwassern eingeschlossen zu werden, und so aller Wahrscheinlichkeit nach umzukommen; — kurz, sie meinten, daß jetzt an nichts weiter, als an eine unverweilte Heimreise gedacht werden könne. Diese wurde denn auch angetreten, wobei die Flotte zerstreut und einigen Schiffen beträchtlicher Schaden zugefügt wurde.

In der Beschreibung dieser Reisen sind Schilderungen des Landes und des Volkes enthalten, welche auf eine überraschende Weise mit denen von Seefahrern neuerer Zeit übereinstimmen. Dieses Meta Incognita, welches blos die die Eingänge zur Hudsonsbai begrenzenden Länder in sich begreift, wird als eine Gruppe von großen, dicht neben einander liegenden und durch enge Kanäle getrenn-

ten Inseln betrachtet — eine Idee, die vielleicht nicht so ungegründet ist, als man eine Zeitlang gemeint hat. Das ganze Land besteht aus Bergen und Hochländern, die selbst in der Mitte des Sommers mit Schnee bedeckt sind; und es erscheint sehr überraschend, unter dem 60. und 61. Grade eine intensivere Kälte, als am Nordkap und bei Wardhuys unter dem 72. Grade der Breite zu finden. Die Eingeborenen haben, nach der Beschreibung, eine dunkel-olivenfarbige Haut, langes schwarzes Haar, ein breites Antlitz und platte Nasen, und gleichen sehr den Tartaren, oder richtiger, den Samojeden, mit denen sie auch, nach den zuverlässigsten Berichten, welche Frobisher zu Händen kamen, in ihrer Lebensweise Aehnlichkeit haben. Das Land konnte schwerlich Getreide oder Früchte hervorbringen und die Bewohner machten auch keinen Versuch, es anzubauen, sondern aßen blos Stauden und Gras, „wie unsere Kühe thun"; oder wie Settle sich ausdrückt, „solches Gras, wie das Land hervorbringt, raufen sie aus und essen es, nicht schmackhaft zubereitet oder als Salat, sondern gleich dem unvernünftigen Vieh es roh verschlingend." In anderen Beziehungen, bemerkt er, suchen sie „durch ihr Jagen, Fischen und Vogelfangen ihren unersättlichen Wanst zu füllen, der ihre einzige Wonne ist." Sie gebrauchen weder Stuhl, noch Tisch, noch Tischtuch, und „wenn sie mit Blut und anderen Speiseüberresten beschmiert sind, bedienen sie sich ihrer Zungen als geeignete Werkzeuge, um sich rein zu lecken." Aus der Art und Weise, wie sie zu großem Ekel der Engländer ihre Nahrungsmittel oft in dem widerlichsten Zustande und in Fäulniß übergegangen, und ohne daß sie gekocht oder auf andere Weise zubereitet waren, verschlangen, wird der etwas voreilige Schluß gezogen, daß sie nicht im Geringsten Anstand nehmen würden, Menschenfleisch zu essen. Frobisher konnte blos ihre Sommerwohnungen kennen lernen, welche als armselige, Backofen ähnliche Höhlen beschrieben werden, welche Eingänge gleich denen der Fuchs-

oder Kaninchengruben hatten, aus Wallfischknochen, welche aufrecht stehend oben zusammentrafen, erbaut und mit Seehundsfellen überzogen waren, während inwendig Moos-lager die Schlafstätten bildeten. Bei alle dem fand man bei den Eingeborenen Scharfsinn und sie bewiesen eine große Geschicklichkeit, sich den Engländern durch Zeichen verständlich zu machen und umgekehrt die Engländer auf diesem Wege zu veestehen, Wenn sie über irgend einen Gegenstand keine Auskunft zu geben vermochten, schlossen sie die Augen, und wenn sie was ihnen gesagt wurde, nicht verstehen konnten, so hielten sie die Ohren zu. An der Musik fanden sie große Freude, wobei sie jeden Tackt mit dem gehörigen Zeitmaße mit Stimme, Kopf, Hand und Fuß wiederholten. Ihre Wurfspieße, Pfeile und andere Waffen waren mit großer Geschicklichkeit gearbeitet, und sie bedienten sich derselben mit einem, oft an Verzweiflung gränzenden Muthe, wovon sie wiederholte Beispiele gaben. Ihre kleinen Böte von Seehundsfellen (Kajaks) wurden mit einem Ruderriemen in Bewegung gesetzt und zwar mit einer Schnelligkeit, mit der es kein englischer Seemann aufnehmen konnte. Ihr Erstaunen über englische Gegenstände zeigte sich insbesondere bei einer Gelegenheit, wo einem von ihnen sein Antlitz in einem Spiegel gezeigt wurde. Er wurde dadurch plötzlich in das größte Erstaunen versetzt und nachdem er eine gute Weile denselben bedachtsam und schweigend betrachtet hatte, fing er endlich an, sich mit dem Bilde wie mit einem seiner Gefährten in ein Gespräch einzulassen und da er es stumm fand, glaubte er. dies rühre von Geringschätzung her und wäre fast in heftigen Zorn gerathen, bis er zuletzt durch Betasten und Befühlen die Täuschung merkte und dann unter großem Lärm und Geschrei nicht aufhören konnte, seine Verwunderung zu erkennen zu geben, da er glaubte, daß wir nach unserem Belieben Menschen lebendig und todt machen könnten." Es waren deutliche Merkmale von gegenseitiger Anhänglichkeit, insbeson-

dere zwischen den beiden Gefangenen, welche auf der zweiten Reise in ihre Heimath zurückgebracht wurden, vorhanden. Das Weib tödtete und richtete die Hunde für den Mann zu und verpflegte ihn auf das Sorgfältigste, wenn er krank war, wogegen er die leckersten und fettesten Bissen aussuchte und sie ihr vorlegte. Inzwischen lebten sie völlig als Bruder und Schwester zusammen und ohne daß die geringste Unschicklichkeit zwischen ihnen vorfiel.

Aus den Berichten geht nicht hervor, welches Gefühl bei der brittischen Nation nach der Rückkehr von dieser letzten mühseligen, gefahrvollen und fruchtlosen Reise hervorgerufen worden. Das Fehlschlagen wiederholter Versuche und insbesondere einer Unternehmung, die mit so vielen Kosten und Weitläuftigkeiten betrieben worden war, hatte wahrscheinlich seine gewöhnliche Wirkung, nämlich Unlust und Hoffnungslosigkeit zu erzeugen. Von dem glänzen Steine, der die Veranlassung gegeben hatte, daß jenes nordische Meta in ein zweites Peru umgewandelt wurde, hat man nie wieder etwas gehört; ohne Zweifel werden einige sorgfältige Prüfungen seine gänzliche Werthlosigkeit erwiesen haben. Frobisher empfahl dringend eine weitere Untersuchung des Sundes an, in den er Anfangs aus Irrthum eingelaufen war, indem derselbe breiter sei, größere Vortheile darbiete und zu Hoffnungen eines glücklichen Erfolges bei weitem mehr berechtige, als der andere; allein das Volk konnte auf keine Weise zu ferneren Ver-

suchen mehr angeregt werden. Er war also genöthigt, unter anderen Himmelsstrichen Beschäftigung für seinen kühnen und unternehmenden Geist zu suchen. Er begleitete Sir Francis Drake nach Westindien; befehligte eines der größten Schiffe der der spanischen Armada entgegengesandten Flotte, und focht mit solcher Tapferkeit, daß er zum Ritter geschlagen wurde. Nachdem er späterhin abgeschickt worden war, um Heinrich IV. gegen die Ligue Beistand zu leisten, erhielt er beim Angreifen eines kleinen Forts an der französischen Küste eine Schußwunde, welche, in Folge einer ungeschickten Behandlung derselben, ihm im November 1594 den Tod brachte.

Sieben Jahre nach Frobishers letzter Reise wurde der auf Entdeckungen gerichtete Unternehmungsgeist der Nation wieder rege. Mehrere reiche Kaufleute von London und dem Westen von England entschlossen sich, „mit einander ihr Glück zu wagen“, und indem sie die eitlen Hoffnungen auf Gold, welche Frobisher irre geleitet hatten, bei Seite ließen, richteten sie ihre Blicke ausschließlich auf die Entdeckung einer Durchfahrt nach Indien. Sie rüsteten zwei Schiffe, „Sunshine“ und „Moonshine“, von resp. 50 und 53 Tonnen, aus und stellten dieselben unter den Oberbefehl von John Davis, einem standhaften und entschlossenen Seemann, der zugleich in hohem Grade ein einnehmendes und freundliches Wesen besaß, womit er, wie man erwartete, bei den rohen Völkern, jener unwirthlichen Küsten Eingang finden würde, zu welchem letztern lobenswerthen Zwecke er denn auch nicht blos mit einem Vorrathe von Zierrathen und ähnlichen, ihrem Geschmacke angemessenen Dingen, sondern auch mit Musikanten, um ihre Gemüther zu erfreuen und anzuregen, versehen wurde. Da dies eine hauptsächlich im Westen ausgerüstete Expedition war, so ging Davis von Dartmouth aus, am 7. Juni 1585, unter Segel. Am 19. Juli vernahmen die Seefahrer, als sie sich den arktischen Ländern näherten, bei ruhiger, mit dickem Nebel bedeckter See,

ein furchtbares Getöse, als wenn sich die Wellen an einem felsigen Ufer brächen. Beim Sondiren fand man 300 Faden Tiefe; trotz dem bestiegen der Capitän und der Steuermann ein Boot, um das vermeintliche Land zu untersuchen, waren jedoch sehr überrascht, als sie sich mitten unter zahllose Eisberge versetzt fanden, die an einander stießen und dadurch jenes Getöse verursachten. Davis bestieg eine dieser Inseln und brach Stücke von Eis los, welche an Bord des Schiffes gebracht und dort in wohlschmeckendes Wasser verwandelt wurden. Am folgenden Tage bekam er die südwestliche Küste von Grönland zu Gesicht, welche das ödeste und traurigste Land, das ihm je zu Gesicht gekommen, schien; „mißgestaltet, felsig und gebirgig, gleich einem Zuckerhut und unseren Blicken über die Wolken erhaben sich darstellend. Die Gipfel nahmen sich über dem Nebel wie ein weißer Streif am Himmel aus, sie waren sämmtlich mit Schnee bedeckt, während das Land mit Eis umlagert war, welches ein so unangenehmes Getöse machte, daß dieses Land das öde Land genannt wurde.“ Das Wasser an der Küste war schwarz und dick, wie in einem Pfuhl, und obgleich man auf der Oberfläche viele Seehunde und Vögel sah, so konnte doch keiner derselben gefangen werden.

Nach einer mehrtägigen Fahrt längs dieser unwirthbaren Küste, welche wegen des Eises nirgends einen Landungsplatz darbot, steuerte Davis nordwestwärts in die offene See, hoffend, „durch Gottes Fürsorge unsere gewünschte Durchfahrt zu finden.“ Am 29. bekam er unter dem 64. Grade der Nordbreite ein Land zu Gesicht, welches indessen noch immer Grönland war; da indessen der Wind zu einer weiteren Fahrt nach Westen ungünstig, die Witterung gemäßigt und die Küste frei von Eis war, so beschloß er zu landen und das Land und die Bewohner desselben in Augenschein zu nehmtn. In Begleitung von zwei Anderen landete er, nachdem er den Uebrigen die Weisung hinterlassen hatte, nachzufolgen, sobald sie

ein lautes Signal vernehmen würden, auf einer Insel. Er stieg mit seinen Begleitern auf die Spitze eines Felsen, worauf, von den Eingeborenen wahrgenommen, diese ein klägliches Geschrei erhoben und wie die Wölfe heulten. Davis und seine Begleiter stimmten jetzt eine Musik an, der Art, daß sie sowohl den Eingeborenen zur Ergötzung zu dienen, als auch seine eigne Mannschaft entweder zu einem freundlichen Benehmen, oder zu einem tapferen Verhalten aufzufordern vermochte. Burton, der Steuermann und Andere eilten wohlbewaffnet, jedoch in Begleitung der spielenden Musikanten, zu deren Tönen sie mit den einladendsten Zeichen der Freundschaft tanzten, herbei; diesen fröhlichen Aufforderungen entsprechend, kamen zehn Kanoes von den benachbarten Inseln herbei, und das Volk sammelte sich um die Fremdlinge, mit einer dumpfen Stimme unverständliche Töne äußernd. Die Engländer fuhren in ihren freundschaftlichen Begrüßungen fort, während die Eingeborenen noch immer Mißtrauen zeigten, bis endlich einer von ihnen auf die Sonne zeigte und sich auf die Brust schlug. Diese Zeichen wurden von John Ellis, dem Befehlshaber des „Moonshine" erwiedert, wodurch die Eingeborenen veranlaßt wurden, näher zu kommen; und da sie nun auch mit Mützen, Strümpfen und Handschuhen und was die Seefahrer sonst noch besaßen, beschenkt und mit Musik und Tanz fortwährend erfreut wurden, so machte ihre Furcht der herzlichsten Freundschaft Platz. Am folgenden Tage erschienen 37 Kanoes, deren Besitzer die Engländer ans Land zu kommen, freundlich einluden und wegen der Zögerung große Ungeduld an den Tag legten. Davis bemannte seine Böte und begab sich zu ihnen; einer der Eingeborenen schüttelte ihm die Hand und küßte sie, und beide Theile wurden außerordentlich vertraut mit einander. Die Eingeborenen gaben Alles hin, ihre Kleider vom Leibe, aus Seehundsfellen und Vogelhäuten mit den Federn daran verfertigt, ihre Stifeln von gut zubereitetem Leder, ihre Wurfspieße, Ruderriemen und fünf

Kanoes, und nahmen freudig dafür an, was ihre neuen Gäste zu Geschenken erwählten; auch halfen sie sich einander liebreich aus bei den bei dieser Gelegenheit veranlaßten Entbehrungen. Sie versprachen, am folgenden Tage mit großen Vorräthen an Pelzwerk und Häuten, auf welche Gegenstände sie die Fremdlinge einen so hohen Werth setzen sahen, zurückzukehren; da indessen ein günstiger Wind sich erhob, so faßte Davis den sehr geeigneten Entschluß, sich in seinem Entdeckungsversuchen durch nichts stören zu lassen. Er steuerte in gerader Richtung quer über die Straße, oder vielmehr See, welche noch jetzt nach ihm den Namen führt. Am 6. August entdeckte er Hochland, dem er den Namen Mount Raleigh (oder Raleigh-Land) beilegte, und welches ein Theil der Cumberland-Insel war. Nachdem er sich hier auf einer trefflichen Rhede vor Anker gelegt hatte, erblickten die Matrosen drei weiße Thiere, welche Ziegen zu sein schienen. Begierig nach frischem Fleische und jagdlustig, verfolgten sie dieselben, entdeckten jedoch bald, daß es drei große weiße Bären waren. Die Thiere drangen furchtlos und wüthend auf sie ein, bis sie von mehreren Kugeln getroffen; umkehrten, ohne indessen eine besondere Furcht zu äußern. Sie wurden jetzt aufs Neue verfolgt und endlich getödtet. Sie schienen sich blos etwa von Gras genährt zu haben, demungeachtet mußte eine große Fettschicht weggeschnitten werden, bevor das Fleisch gegessen werden konnte.

Nachdem Davis mehrere Tage längs den Küsten gesegelt war, gelangte er wieder an das Vorgebirge, welches er auf seiner direkten Fahrt von der entgegengesetzten grönländischen Küste erreicht hatte. Dieses Vorgebirge, welches er God's Mercy nannte, umsegelte er, worauf er in einen Sund gelangte, der sich in nordwestlicher Richtung erstreckte, zwanzig bis dreißig Seemeilen breit, frei von Eis war, und wo das Wasser die Farbe und Eigenschaft wie im großen Ocean hatte. Nachdem er sechzig Seemeilen darauf aufwärts gesegelt war, entdeckte er eine Insel

mitten in der Straße, welche demungeachtet ein offenes Fahrwasser darbot, so daß seine Hoffnungen täglich wuchsen. Da er indessen gegen Ende des Augustmonats von Nebeln und widrigen Winden heimgesucht wurde, beschloß er, für diesmal seine Forschungen einzustellen und nach England zurückzukehren.

Auf einer der Inseln in diesem Sunde hörten die Seeleute Hunde heulen und zwanzig derselben zum Vorschein kommen, welche ein wolfähnliches Ansehen hatten, sich aber höchst friedfertig geberdeten. Inzwischen die Seeleute, in der vorgefaßten Meinung, daß auf diesen Küsten nur Raubthiere sich befänden, feuerten und tödteten zwei Hunde, welche Halsbänder trugen; gleich darauf wurde auch der Schlitten wahrgenommen, vor den sie gespannt gewesen waren. Davis traf auf dieser Reise eine Masse von jenem, von Frobisher aufgefundenen, schwarzen und glänzenden Stein an; sah auch viele Felsen, die „gleich dem Golde zu schimmern schienen"; jedoch wurde diesem täuschenden Aeußern wenig Aufmerksamkeit geschenkt.

Obgleich diese Expedition zu keinem wesentlichen Resultat geführt hatte, so flößten doch die von Davis eröffneten Aussichten in die Ferne sanguinische Hoffnungen ein und begünstigten die Ausrüstung einer neuen Expedition: der kleinen, von dem „Sunshine" und dem „Moonshine gebildeten Escadre wurde die „Mermaid" von 120 Tonnen, nebst einem Boote oder Pinke beigegeben. Davis ging am 7. Mai von Dartmouth unter Segel und bekam am 15. Juni die Südspitze von Grönland zu Gesicht; wegen heftiger Stürme erreichte er jedoch erst am 29. das unter dem 64. Grade liegende, von ihm im vorigen Jahre besuchte Land. Als die Engländer sich näherten, kamen die Eingeborenen in ihren Kanoes Anfangs mit drohendem Geschrei herbei; nachdem sie jedoch ihre alten Freunde wieder erkannt hatten, kamen sie eilig näher und sammelten sich mit allen Zeichen der Freude und

des herzlichen Willkommens um das Schiff. Als Davis sie so günstig gestimmt sah, begab er sich ans Land, vertheilte zwanzig Messer unter sie und weigerte sich, die ihm dafür angebotenen Felle anzunehmen. Die vertrauteste Bekanntschaft war jetzt gemacht; nichts destoweniger kamen sie mit den Fremdlingen nie zusammen, ohne „Iliaout!“ ausgerufen, sich auf die Brust geschlagen und die Hände gegen die Sonne emporgehoben zu haben, wodurch ein neuer Vertrag ratificirt ward. Beide Theile belustigten sich mit Wettkämpfen. Die Eskimos vermochten es ihren Gegnern im Laufen nicht gleich zu thun; dagegen zeigten sie sich im Ringen stark und gewandt und besiegten einige der besten Ringer unter den Engländern. Mit der Zeit fingen sie jedoch an, weniger lobenswerthe Eigenschaften an den Tag zu legen. Sie betrieben viele und feierliche Beschwörungen und Zaubereien, obgleich — wofür Davis Gott dankt — ohne Erfolg. Sie zündeten ferner ein Feuer dadurch an, daß sie zwei Stück Holz an einander rieben, und luden Davis ein, hindurch zu gehen; allein er, ihre Hexerei verachtend, ließ das Feuer auslöschen und die Brennmaterialien ins Meer werfen. Die Eingeborenen zeigten bald einen unziemlicheren Hang, nämlich sich Alles, was ihnen zu Gesicht kam, besonders Eisen, zuzueignen, Vielleicht war es unvorsichtig, ihnen stets Geschenke gemacht und so die, dem Anscheine nach ihnen sonst nicht in den Sinn gekommene Idee bei ihnen erweckt zu haben, daß sie Alles ohne ein Aequivalent erlangen konnten. Es kam jetzt bald zum höchsten Grade der Verwegenheit bei ihnen; sie stahlen einen Speer, ein Gewehr, ein Schwert, schnitten die Kabeltaue und selbst das hinter dem „Moonshine“ liegende Boot ab. Die Wortführer der Mannschaft stellten Davis vor, daß er zu ihrer Sicherheit „diese neue Freundschaft auflösen und die Mannschaft von diesen diebischen Ungläubigen befreien müsse.“ Davis ließ zwei Geschützstücke über ihre Köpfe abfeuern, was „sie heftig erschreckte“ und zur eiligsten

Flucht trieb. Indessen nach Verlauf von zehn Stunden ließen sie sich wieder blicken mit vielen Anerbietungen und Geschenken von Fellen; sobald sie aber wieder Eisen zu Gesicht bekamen, „konnten sie auf keine Weise das Stehlen unterlassen.“ Der Befehlshaber wurde aufs Neue von der Mannschaft mit Beschwerden bestürmt; jedoch „bot dies ihm blos eine Gelegenheit zum Lachen dar“ und er bat seine Leute, ihre eigenen Sachen gut in Acht zu nehmen und nicht hart mit den Eingeborenen zu verfahren, von denen man kaum erwarten könne, daß sie in einer so kurzen Zeit „ihre Uebel sollten kennen gelernt haben.“

Davis unternahm jetzt eine Expedition, um das Innere einigermaßermaßen zu erforschen. Er segelte einen breiten Fluß, wie er glaubte, hinauf, der sich jedoch blos als eine Meerenge oder kleine Bucht auswies. Da ihn ein heftiger Windstoß nöthigte, Schutz am Lande zu suchen, bemühte er sich, einen sehr hohen Berggipfel zu ersteigen; allein der Berge waren so viele und dieselben waren so hoch, daß er seinen Zweck nicht erreichte.“ Während seine Leute Muscheln zum Abendessen suchten, wurde er zum ersten Mal in seinem Leben durch den Anblick einer Wasserhose angenehm überrascht. Er beschreibt diese Naturerscheinung als einen furchtbaren Wirbelwind, der das Wasser emporgehoben und ununterbrochen drei Stunden hindurch herumgewirbelt habe. Am folgenden Tage schiffte er sich wieder ein und drang in den Kanal weiter vor, und traf jetzt zu seinem Erstaunen statt des von ihm vermutheten zusammenhängenden Festlandes, nichts als große und wüste Inseln, mit breiten, von See zu See laufenden Meerengen und Einfahrten, an.

Während seiner Abwesenheit hatten bei den Eskimos die Dinge eine schlimme Wendung genommen; so daß ihm die Schiffsmannschaften bei seiner Rückkehr gefährlich klingende Berichte erstatteten. Die Eingeborenen hatten einen Anker gestohlen, das Kabeltau abgeschnitten und selbst halbpfündige Seine nach dem „Moonshine“ gewor-

sen; und man frug ihn nunmehr, ob er noch immer diese Beleidigungen geduldig ertragen wolle. Davis, welcher wahrscheinlich vermuthete, daß das Betragen der Matrosen nicht sehr artig gewesen sei, verwies sie zur Geduld und es werde Alles noch gut werden. Er lud einige Eskimos ein, an Bord zu kommen, machte ihnen verschiedene kleine Geschenke, lehrte ihnen in den Topmast zu klettern und entließ sie anscheinend sehr zufriedengestellt. Inzwischen war die Sonne kaum untergegangen, als sie „ihr teuflisches Wesen geltend zu machen" begannen und auf den „Moonshine" Steine warfen, von denen einer den Bootsmann niederwarf. Das sanfte Gemüth des Capitäns wurde endlich zum Zorn entflammt und er gab zwei Böten volle Ermächtigung, auf die Frevler Jagd zu machen; allein diese ruderten so schnell, daß ihre Verfolger „wenig zufrieden gestellt" umkehrten. Zwei Tage darauf erschienen fünf Eingeborene mit Eröffnungen zu einem neuen Waffenstillstande; allein der Steuermann trat zu Davis heran, bemerkte, daß einer von ihnen der „Haupträdelsführer und ein Meister in schlechten Streichen" sei, und drang ernstlich darauf, ihn nicht ziehen zu lassen. Er wurde zum Gefangenen gemacht, und da sich gerade ein günstiger Wind erhob, setzten die Engländer die Segel bei und nahmen ihn mit fort. Es wurden jetzt zwischen ihm und einem seiner Landsleute viele Zeichen des Schmerzes gewechselt; da er jedoch gut behandelt und mit einem neuen Anzuge von Fries beschenkt wurde, so heiterte sich sein Gemüth wieder auf, er wurde ein fröhlicher Gesellschafter und pflegte den Matrosen bei vorkommender Gelegenheit zu helfen.

Da Davis den Wind günstig fand, steuerte er quer über die Bai, in der Hoffnung, den Zweck seiner Reise zu erreichen. Am 17. Juli entdeckten die Seefahrer ein, so weit das Auge zu reichen vermochte, sich erstreckendes Land mit Hügeln, Buchten und Vorgebirgen; allein wie groß war ihr Schrecken, als sie näher kamen, und nun

fanden, daß es nichts weiter, als „eine große und seltsame Eismasse" war! Es war in der That eines jener großen Bollwerke, welche einen großen Theil des Sommers hindurch in der Mitte der Baffinsbai sich vorfinden. Während sie das ungeheure Feld entlang segelten, stellte sich ein Nebel ein, wobei zugleich die Taue und Segel steif froren — eine Erscheinung, die den Seefahrern am 24. Juli mehr als auffallend däuchte. Durch die Umstände entmuthigt, betrachtete die Mannschaft die Auffindung der ersehnten Durchfahrt als unmöglich, und stellte dem Befehlshaber in einem ehrerbietigen, jedoch festen Tone vor, „daß er durch seine übertriebene Kühnheit die Flüche ihrer Wittwen und vaterlosen Kinder auf sich laden könnte" Davis war bereit, ihren Vorstellungen Gehör zu geben; jedoch sehnlichst wünschend, eine so große Unternehmung nicht aufzugeben, entschloß er sich, die „Mermaid", ein weniger zweckgemäßes und langsamer segelndes Schiff, zurückzulassen und mit dem kühnsten Theil seiner Mannschaft auf dem „Moonshine" weiter vorzudringen. Nachdem sich ein günstiger Wind erhoben hatte, umsegelte er endlich am 1. August das Eis und traf unter 66° 33′ N. B. Land an, längs dem er in südlicher Richtung eine Strecke von etwa zehn Graden segelte, durch viele Inseln passirte und auf seiner Fahrt die verschiedenen Sunde verfehlte, welche eine Einfahrt in die Hudsonsbai darboten. Die Küsten waren mit unzähligen Schaaren von Seemeven bedeckt, und das Meer wimmelte in dem Grade von Fischen, daß, obgleich die Schiffsmannschaft nur sehr unvollständige Fischereigeräthschaften hatte, sie dennoch in einer Stunde gegen hundert Kabeljaue fing. Die Küste von Labrador, an welche sie gelangten, war mit großen Forsten von Tannen, Fichten, Eibenbäumen und Birken bedeckt. Fünf Mann, welche hier landeten, wurden von den Eingeborenen überfallen, zwei von ihnen getödtet und zwei verwundet. Davis, der um dieselbe Zeit von einem heftigen Sturme überfallen wurde und außer-

dem den September herannahen sah, hielt es jetzt für das Klügste, nach England zurückzukehren.

Die Nation wurde durch den Ausgang dieser Expedition in ihren Hoffnungen sehr herabgestimmt, so daß Davis nicht geringe Schwierigkeiten fand, um die Mittel zu einer neuen Unternehmung zu erlangen. Er war genöthigt, auf die Bedingung einzugehen, durch geeignete Maßregeln die Unkosten durch den Fischfang zu decken zu suchen und keine außerordentliche Ausgaben durch Entdeckungsversuche zu veranlassen. Mittelst dieser Uebereinkunft und durch die Bemühungen seines thätigen Freundes Sanderson erlangte er die Ausrüstung des „Sunshine", der „Elisabeth" und einer „Pinke." Diese Letztere, auf die er zum Behufe der Entdeckungsfahrten sehr gerechnet hatte, entsprach jedoch schlecht dem ihr untergelegten Zwecke, indem sie, wie sich ergab, so langsam segelte, wie ein von Ochsen gezogener Wagen. Am 16. Juni (1587) erreichten die Seefahrer wieder ihre alte Küste und wurden von den Eingeborenen, wie zuvor, mit dem Ausrufe: iliaout und dem Anerbieten von Fellen empfangen. Inzwischen ließen diese Wilden keine Gelegenheit vorübergehen, um ihr früheres Diebessystem zu erneuern; und diese Gelegenheit bot sich ihnen in reichem Maße dar, als die Schiffsmannschaft sich am Ufer damit beschäftigte, ein Boot zusammenzusetzen, zu dem die Materialien aus England mitgebracht worden waren. Sie trugen die Planken fort und wenn auf sie gefeuert wurde, bedienten sie sich derselben als Schilde und brachten auf diese Weise sowohl die Planken, als ihre Person in Sicherheit. Es wurde jetzt die Anordnung getroffen, daß die beiden großen Schiffe zum Zwecke des Fischfanges zurückbleiben sollten, wogegen Davis mit der Pinke in nördlicher Richtung vordringen wollte, um, wo möglich, neue Entdeckungen zu machen. In Gemäßheit dieses Planes, ging er unter Segel, und fortwährend längs der Küste nach Norden zu steuernd, erreichte er eine, etwa unter

dem 72. Grade liegende Landspitze, welche er Sanderson's Hope (Hoffnung) nannte und wo er noch immer im Westen und Norden eine weite offene See fand. Er beschloß, da um dieselbe Zeit der Wind sich änderte, diese See in westlicher Richtung zu befahren, und er hatte, ohne auf Land oder irgend ein anderes Hinderniß zu stoßen, vierzig Seemeilen auf dieser Fahrt zurückgelegt, als er sich plötzlich durch das gewöhnliche Bollwerk einer unermeßlichen Eisbank gehemmt sah. Er versuchte Anfangs, es auf der Nordseite zu umsegeln, da er aber hier keine Durchfahrt entdeckte, so wandte er sich südwärts und trieb sich auf diese Weise mehrere Tage erfolglos umher. Durch eine scheinbare Straße irre geführt, sah er sich plötzlich von einer Eisbucht umgeben, aus welcher er nicht ohne große Mühe und Gefahr sich wieder herauszuarbeiten vermochte. Er war genöthigt, den Zeitpunkt abzuwarten, wo durch das Wogen des Meeres und die Sonnenstrahlen diese mächtigen Eismassen aufgelöst sein würden. Endlich, am 19. Juli, bekam er Mount Raleigh zu Gesicht und sah sich um Mitternacht an der Mündung des von ihm auf der ersten Reise entdeckten Sundes, der späterhin Cumberlandstraße genannt worden ist. Am folgenden Tage segelte er nach der entgegengesetzten Seite der Mündung und in den nächsten beiden Tagen längs der nördlichen Küste, bis er sich aufs Neue zwischen zahlreiche Inseln versetzt sah. Er scheint jetzt aus den vorhandenen Umständen geschlossen zu haben, daß diese Straße eine umschlossene Bucht sei, indem er nunmehr in die See zurückzukehren beschloß; da indessen Windstille eintrat, so vollendete er, nachdem er die südliche Küste entlang gesteuert war, diese Rückfahrt erst am 29, Juli. Die Frobishers-Straße wurde jetzt passirt, jedoch, dem Anscheine nach, ohne als solche von ihm erkannt zu werden, indem er sie Lumley's-Sund nannte. Er segelte hierauf quer über die Mündung einer ausgedehnten Bucht, in welcher an einer Stelle sein Fahrzeug von einer heftigen Strö-

mung fortgerissen wurde, während an einer andern Stelle das Wasser sich drehte und tobte, wie es beim Wechsel der Ebbe und Fluth zu thun pflegt. Dieses bei Cap Chidley endigende Fahrwasser war offenbar die große Mündung, in welcher späterhin Hudson vordrang. Davis, der nur noch ein halbes Faß mit Wasser übrig behalten hatte, eilte nach dem, den beiden anderen Schiffen bezeichneten Sammelplatze, wo er zu seiner großen Ueberraschung und seinem gerechten Unwillen fand, daß sie bereits abgesegelt waren. Nicht ohne Zögern wagte er es, mit dem in seiner Barke noch vorhandenen geringfügigen Vorrath die Rückfahrt nach England anzutreten; da ihm jedoch kaum ein anderer Ausweg übrigblieb, so unternahm er die Reise und vollendete sie glücklich.

Davis schrieb abermals an Sanderson in sanguinischen und fast wonnetrunkenen Ausdrücken. Er hatte einen weit höheren Breitegrad, als irgend ein Seefahrer vor ihm erreicht, und, mit Ausnahme des Eisbollwerkes auf der einen Seite, die See offen, blau, ausgedehnt und von unergründlicher Tiefe gefunden. Er sprach daher die Meinung aus, daß der glückliche Erfolg einer ernstlich betriebenen Unternehmung unfehlbar sei. Allein das von der Nation an solchen Unternehmungen genommene Interesse scheint blos eine gewisse Zeit ausdauern zu können. Drei fehlgeschlagene Expeditionen hatten dieses Interesse erschöpft und die Menschen abgeneigt gemacht, diesem Gegenstande ferner Aufmerksamkeit zu schenken oder ihn in nähere Erwägung zu ziehen. Man entgegnete, wie er uns berichtet, überall: „Dieser Davis ist dreimal ausgesandt worden; weshalb hat er denn die Durchfahrt nicht gefunden?“ Der Tod des Secretairs Walsingham, der um diese Zeit erfolgte, war ein harter Schlag für die Sache, und bald erfolgte auch der Angriff von Seite der spanischen Armada und nahm auf eine Zeitlang alle Gedanken und Anstrengungen der Nation in Anspruch. Sanderson blieb freilich immer Davis als Freund zugethan;

allein, außer Stand, die Mittel für eine neue Expedition aufzubringen, vermochte er blos Molyneux, den besten Künstler der damaligen Zeit, zu veranlassen, einen Globus zu verfertigen, der sämmtliche Entdeckungen dieses Seefahrers angab und in der Bibliothek des Middle-Temple noch aufbewahrt wird.

Im Jahre 1602 erwachte der Unternehmungsgeist der Nation aufs Neue. Neben der moskovitischen Gesellschaft, welche bei allen früheren Entdeckungsunternehmungen mit einem großen Beispiele vorangegangen war, war nun auch die levantische Gesellschaft entstanden; und diese beiden großen Vereine, welche den Weg nach Indien um das Vorgebirge der guten Hoffnung herum noch immer mit vielen Gefahren verknüpft fanden, beschlossen, gemeinschaftlich eine Expedition auszurüsten, und aufs Neue den Versuch machen zu lassen, ob sich nicht im Nordwesten ein Weg nach Indien finde. Sie sandten dem zufolge den Capitän George Weymouth mit zwei Schiffen, „Discovery“ und „God-Speed“, aus, welche sie fliegende Böte nannten, obwohl sie respektive 70 und 60 Tonnen hielten. Weymouth ging am 2. Mai von London unter Segel und bekam am 18. Juni die grönländische Küste, welche ihm „eine große Eisbank“ zu sein schien, zu Gesicht. Das Wasser war an vielen Stellen so trübe, wie in einer Pfütze, was in ihm die Vermuthung erzeugte, daß er sich zwischen Untiefen befinde, bis er mit dem Senkblei selbst auf 120 Faden keinen Grund fand. Schon Davis hatte dieselbe Beobachtung gemacht, und wahrscheinlich war hier die durch zahllose Thierchen verdickte grüne See, über welche Scoresby berichtet.

Nachdem Weymouth mit einem günstigen Winde westwärts gesteuert war, bekam er am 28. die Küste von Amerika zu Gesicht. Es zeigte sich ein mit Schnee bedecktes Vorgebirge, welches er für Cap Warwick hielt; und alsbald wurden die Schiffe durch heftige Strömungen oder Ueberfälle, wie er sie nennt, hin und hergetrie-

ben und in so dichte Nebel gehüllt, daß sie jetzt, ohne daß es wahrgenommen wurde, dicht vor eine Eisbank geriethen. Da es ihnen indessen an Wasser zu mangeln begann, so landeten die Seefahrer, beluden ihr Boot mit Eis und bereiteten daraus ein sehr trinkbares Wasser. Sie vernahmen ein großes Getöse, gleich dem Brausen der Wellen an den Gestaden; sie wurden jedoch bei näherer Untersuchung ia ihrer Erwartung getäuscht und fanden, daß „dieses Getöse, welches sehr unangenehm anzuhören war, von einer großen Eismasse herrührte.“ Der Nebel wurde so dicht, daß sie nicht zwei Schiffslängen weit sehen konnten und die Segel einzuziehen beschlossen, zu ihrem Schrecken aber fanden sie diese an die Takelage so fest gefroren, „daß sie in diesem tiefsten Sommer nicht aus ihrer Lage gebracht werden konnten.“ Am folgenden Tage erneuerten sie den Versuch, jedoch auch jetzt konnten die Taue blos dadurch, daß man das Eis von ihnen wegschnitt, durch die Blöcke gezogen werden. Am Tage darauf lag der Nebel so dicht und war mit einem so starken Froste gepaart, daß Taue, Segel und Takelage hart wie Eisen wurden.

Diese Erscheinungen machten einen sehr nachtheiligen Eindruck auf die Gemüther der Matrosen, welche geheime Zusammenkünfte zu halten begannen und zuletzt sich verschworen, „den Cours nach England zu steuern.“ Man kam überein, an Weymouth Hand anzulegen und ihn in seine Kajüte einzuschließen, bis er seine Einwilligung ertheilen würde; da indessen der Capitän von diesem boshaften Plane Kunde erhielt, so berief er die Matrosen vor sich und stellte ihnen in Gegenwart des Schiffspredigers Cartwright und des Steuermanns Cobreth vor, was sie zu verantworten hätten, wenn sie eine von den ehrenwerthen Kaufleuten mit so großen Kosten ausgerüstete Expedition rückgängig machten. Allein die Leute beharrten auf ihrem Entschluß und übergaben eine von ihnen unterzeichnete Schrift, worin sie den vorgeschlagenen Schritt als

auf gegründete Ursachen sich stützend, ohne den geringsten Anstrich von Furcht oder Feigheit rechtfertigten. Sie stellten vor, daß wenn sie einwilligten, auf einem unbekannten Meere durch diesen furchtbaren und frühzeitigen Winter eingeschlossen zu werden, sie sich nicht blos der drohenden Gefahr, umzukommen, aussetzen, sondern auch die Hoffnung verlieren würden, ihre Entdeckungsversuche im nächsten Jahre vor dem Maimonat wieder vorzunehmen; während sie diese Küste in dem genannten Monat erreichen könnten, wenn sie in gehöriger Zeit von England aus unter Segel gingen. Weymouth zog sich in seine Kajüte zurück, um die Sache näher zu überlegen; allein nicht lange, so wurde ihm gemeldet, daß das Steuerruder zum Umkehren wirklich in Bewegung gesetzt würde. Er eilte auf das Verdeck und fragte, wer solches gethan, worauf ihm zur Antwort gegeben wurde: „Einer und Alle!“ Er fand es nunmehr unmöglich, länger zu widerstehen, obwohl er später Gelegenheit nahm, die Rädelsführer zu bestrafen. Uebrigens erklärten sich die Matrosen bereit, ihr Leben auf jeder Entdeckungsreise, die nach dem Süden zu versucht würde, aufs Spiel zu setzen.

Nachdem Weymouth, dieser Erklärung zufolge, südwärts gesteuert war, sah er sich unter dem 61. Grade am Eingange eines Sundes, in welchem er in südwestlicher Richtung und etwa hundert Seemeilen nach der Rechnung, vordrang, worauf ihm der Nebel, heftige Sturmwinde und die vorgerückte Jahreszeit die Nothwendigkeit erkennen ließen, die offene See wieder zu gewinnen. Uebrigens war er der Meinung, daß dieser Sund günstigere Hoffnungen zur Auffindung einer Durchfahrt darbiete, als irgend ein anderer der bisher entdeckten. Es scheint dies in der That der große Eingang zur Hudsonsbai gewesen zu sein; so daß Fox mit Recht Weymouth das Verdienst beilegt, den großen Seefahrer, nach welchem die Bai den Namen führt, theilweise auf diese geräumige Bucht aufmerksam gemacht und hingelenkt zu haben. Da ihn übri-

gens sein Cours — West zum Süden — von dem Hauptkanal dieser großen Straße abgelenkt und an die Westküste der jetzt sogenannten Ungava-Bai geführt haben muß, so ist seine Rechnung zu hundert Seemeilen offenbar zu hoch angeschlagen. Unter dem 55. Grade trafen sie ein, aus Inseln und „schönen Sunden" bestehendes schönes Land an, offenbar die Gegend, wo späterhin die mährischen Brüder die Colonie von Nain gebildet haben. Bald darauf erhob sich ein furchtbarer Orkan aus dem Westen, der die See in die Luft zu heben schien und die Schiffe mit dem größten Ungestüm vor sich her trieb. Hätte er aus einer anderen Himmelsgegend getost, so wären sie unfehlbar an den Klippen zertrümmert; so aber trieben sie durch die offene See und in der größten Noth „errettete der Herr uns, seine unwürdigen Diener." Die Reise nach England ging jetzt leicht von statten.

Keine weitere Versuche wurden gemacht, bis im Jahre 1606, wo die zu der moskovitischen und ostindischen Compagnie gehörenden Kaufleute ein Schiff von 40 Tonnen unter John Knight ausrüsteten, welcher auf den Reisen der Dänen nach Grönland gebraucht worden war und als ein tüchtiger und unternehmender Seemann betrachtet wurde. Er ging am 13. April von Gravesand unter Segel, wurde indessen etwa vierzehn Tage in Pentland Frith zurückgehalten; „zwei kräftige Burschen aber, wohl vertraut mit diesen nördlichen Theilen von Schottland", führten ihn in einem guten Hafen, genannt St. Margaret's Hope, wo er bis zum 12. Mai verweilte. Er steuerte sodann auf Amerika zu, einen fast ganz westlichen Cours haltend, und hatte den 58. Breitengrad erreicht, als Winde und Strömungen ihn südwärts trieben. Am 19. Juni befand er sich unter 56° 46′ N. B. und erblickte nunmehr das sich gleich acht Inseln erhebende Festland. Mittlerweile wurde das Schiff von Stürmen und dichten Nebeln so heimgesucht und war durch große Eisinseln so beschädigt worden, daß es nothwendiger Weise in eine kleine

Bucht gebracht und dort ausgebessert werden mußte. Hier erhob sich ein so heftiger Sturm, daß er große Eismassen gegen das Schiff trieb, wodurch demselben hinten das Steuerruder weggerissen wurde; es ward demnach nothwendig, im Hintergrunde der Bucht das Schiff ans Land zu ziehen, um eine vollständige Reparatur mit ihm vorzunehmen.

Am 26. begab sich Knight mit Einigen von seiner Mannschaft, Alle wohl bewaffnet, in einem Boote nach der gegenüberliegenden Küste, um einen besseren Hafen aufzusuchen und das Land näher zu erforschen. Zu diesem Zwecke gingen der Capitän, sein Steuermann und ein Dritter, über einen Hügel, während drei Mann zur Bewachung des Bootes zurückblieben. Diese Letzteren warteten den ganzen Tag in ängstlicher Spannung auf die Rückkehr der Uebrigen; ließen dann ihre Trompeten ertönen, feuerten Musketen ab und gaben überhaupt alle erdenkliche Signale, allein ohne Erfolg. Nachdem sie bis 11 Uhr Abends vergebens geharrt hatten, gaben sie alle Hoffnung auf und kehrten mit dieser Trauerbotschaft nach dem Schiffe zurück. Die Schiffsmannschaft wurde von dem größten Schrecken befallen, bei dem Gedanken, ihren Capitän und die besten Offiziere verloren zu haben und unter so bejammernswerthen Umständen zu sein. Das Boot wurde am nächsten Morgen zum Nachforschen wieder ausgesandt, konnte jedoch wegen des Eises nicht über den Kanal kommen. Nach zwei trübseligen Tagen, in der Sonnabendsnacht vom 28. Juni, sah der Bootsmann, der vor den Zelten Wache hielt, plötzlich in der Dunkelheit einen starken Haufen von Menschen herankommen, welche, als sie seiner ansichtig wurden, ihre Pfeile abschossen. Er gab auf der Stelle Feuer und machte Lärm; bevor jedoch die Mannschaft aus ihren Betten herbei eilen und sich sammeln konnte, war die Barke mit funfzig Wilden angefüllt, welche mit lautem Geschrei und drohenden Geberden zu unverweiltem Kampfe sich anschickten. Die

Engländer, welche ihnen blos acht Mann und einen großen Hund entgegensetzen konnten, faßten, obgleich der Regen in Strömen herabgoß, den Entschluß, lieber im Kampfe mit diesem wilden Feinde einen ruhmvollen Tod zu erleiden, als Entsatz abzuwarten. Sie drangen daher, mit dem Hunde an der Spitze, vor. Diese kühne Attake erfüllte die Wilden mit Schrecken, sie eilten in ihre Kanoes und machten sich mit großer Schnelligkeit davon; sie geriethen indessen zwischen das Eis und wurden hier eine geraume Zeit aufgehalten, was ihre Verfolger benutzten, um ununterbrochen auf sie zu feuern, wobei man die Wilden „sehr kläglich jammern" hörte. Diese Letzteren werden, so weit man solches unterscheiden konnte, als sehr klein von Natur, von schwarzgelber Farbe, dünn = oder unbärtig, glattnasig und als Menschenfresser geschildert; diese letztere Eigenschaft war jedoch ohne Zweifel blos eine Muthmaßung.

Die in diese beunruhigende Lage versetzten Seeleute boten alle mögliche Eile auf, um ihre beschädigte Barke wieder in den Stand zu setzen, die See halten zu können. Sie mußten ihr zunächst einen Weg durch das Eis bahnen; sie hatten nichts, was ein Steuerruder genannt werden konnte, und die Lecke waren so stark, daß die Matrosen die Pumpe kaum eine halbe Stunde ruhen lassen durften. Endlich fanden sie Mittel, die Hauptöffnung so ziemlich zu verstopfen, und nach dreiwöchentlichem angestrengten Rudern und Pumpen gelang es ihnen, die Küste von Neufundland zu erreichen. Unter den Mannschaften, der wegen des Fischfanges sich hier aufhaltenden Schiffe, fanden sie sehr eifrige und liebevolle Freunde, welche allen ihren Bedürfnissen abhalfen; und nachdem sie zwanzig Tage auf die Ausbesserung ihres Fahrzeuges verwendet und sich neu gestärkt hatten, traten sie die Heimreise an und trafen nach einer glücklichen Fahrt in Dartmouth ein, von wo aus sie einen Bericht über den traurigen Ausgang ihrer Reise nach London sandten.

Hudson war es, der jetzt auf der Laufbahn der Entdeckungsversuche im Norden den ersten Rang einnahm und einen Ruhm einerndtete, der ihn unter die größten brittischen Seefahrer stellte. Wir haben seine Reisen in früheren Kapiteln beschrieben: zuerst den kühnen Versuch, über den Nordpol selbst vorzudringen; dann seine zweite Reise zur Aufsuchung einer nordöstlichen Durchfahrt, und endlich seine dritte, welche mit der Entdeckung des noch jetzt seinen Namen führenden Flusses endigte. Aber die ereignißreichste und zu dem größten Resultat führende Reise war diejenige, welche seinen Bemühungen, denen er sich zu dem Zwecke der Aufsuchung einer Durchfahrt im Westen unterzogen, ein Ziel setzten. Die Erzählung des Befehlshabers selbst ist ein mageres Tagebuch, welches bis zu einem gewissen Punkt der Reise geführt worden ist; dagegen hat eine gewisse Person, die sich Habakuk Pricket nennt, gegen dessen Aussagen sich jedoch, aus Gründen, die sich gehörigen Orts herausstellen werden, einige gewichtige Einwürfe machen lassen, einen vollständigen Bericht über die Reise geliefert. Diese Expedition wurde von Sir John Wolstenholme, Sir Dudley Digges und anderen angesehenen Personen, jedoch nicht grade nach einem sehr großen Maßstabe, ausgerüstet. Sie begriff blos ein auf sechs Monate verproviantirtes Schiff von 55 Tonnen in sich, welches am 17. April 1610 die Themse verließ. Hudson berührte das nördliche Schottland, die orkadischen und die Faröer-Inseln, von den allen er glaubte, daß sie nicht unter so hohen Breitengraden lägen, wie die Karten angaben. Am 11. Mai bekam er die Ostküste von Island zu Gesicht, wurde indessen bald in einen dichten Nebel vom Süden her eingehüllt und hörte die Wellen an der Küste sich brechen, ohne diese sehen zu können. Er war daher genöthigt, vor Anker zu gehen, bis das Wetter sich aufklärte, worauf er die Küste entlang westwärts steuerte und auf die Höhe des Schneebergs (snöffäll) kam, der sein furchtbares Haupt über das nach den Eisküsten

Grönlands führende Meer erhebt. Auf dieser Fahrt erblickten die Seefahrer auch den Hekla, dessen Vulkan gerade

in Bewegung war, Feuerströme über die mit Schnee bedeckten äußern Seitenwände ergoß und den Rauch zum Himmel emporsteigen ließ — ein Schauspiel, welches nicht blos schreckenvoll an sich selbst war, sondern auch, als ein Vorläufer von ungünstigem Wetter, die Schiffsmannschaft mit Besorgnissen erfüllte.

Nachdem unsere Seefahrer die isländische Küste verlassen hatten, steuerten sie westwärts, wurden mehrmals durch vermeintliche Kennzeichen von Land getäuscht und gewahrten endlich die hinter einem mächtigen Eiswall sich erhebenden weißen Felsengebirge Grönlands. Ohne einen Versuch zu machen, der Küste sich zu nähern, schlugen sie jetzt eine südwestliche Richtung ein und passirten, wie sie glaubten, die Frobishers-Straße, welche in der That eine lange Zeit hindurch an die grönländische Küste versetzt wurde, obgleich irrthümlich, da sie offenbar zu Amerika gehört. Hudson umsegelte das Cap Farewell und „erhöhte die Desolation", indem er diese Küsten sorgfältig beobachtete und sie in den Karten nicht ganz richtig bezeichnet fand. Die Fahrt wurde mittlerweile fortgesetzt, bis-

weilen über ein freies, offenes Meer führend, oft aber auch durch jene mächtige Eismassen oder durch kleinere Treibeis-Bänke gehemmt, und man steuerte endlich wie zwischen zwei Eisländern durch. Das Schiff wurde bisweilen bei drohender Gefahr an die Eisberge befestigt; nachdem indessen einer derselben zusammengestürzt und mit furchtbarem Gekrach ins Meer versunken war, durfte man einem solchen Schutz nicht länger vertrauen. Am 25. Juni ließ sich Land im Norden blicken und wurde später, nachdem man es wieder aus dem Gesicht verloren hatte, im Süden wahrgenommen, so daß man sich in der breiten Einfahrt zu dem Kanal, der in der Folge Hudsons-Straße genannt wurde, befand. Das Schiff wurde jetzt immer mehr von Eis in verschiedenartigen Gestaltungen, besonders von den tief unter die Wasseroberfläche sich erstrekkenden großen Eisinseln, welche wegen der heftigen Strömungen schwerer zu vermeiden waren, umlagert. Es mußte oft, besonders wenn sich ein dichter Nebel eingestellt hatte, an die größte und festeste dieser Massen befestigt werden, welche die Mannschaft von Zeit zu Zeit zu besteigen pflegte, um ihre Wasserfässer mit dem in den Vertiefungen sich ansammelnden Wasser, welches wohlschmekkend und gut war, zu füllen. Unter diesen Beschwerden wurden viele Matrosen krank; und obgleich Pricket nicht für gut findet, zu bemerken, daß ihre einzige Krankheit die Furcht war, so traf er doch bei vielen geringe Symptome eines andern Körperübels an. Die Schiffsmannschaften der damaligen Zeit legten in der That einen geringen Grad jener Geduld und Ausdauer an den Tag, durch die jene unter Willoughby und Frobisher dem nordischen Unwetter getrotzt hatten. Als Hudson seine Leute in diesem Zustande der Niedergeschlagenheit sah, schritt er zu einem Mittel, durch welches er ihre Gemüther neu zu beleben hoffte. Er berief sie zusammen, zeigte ihnen seine Seekarte, aus welcher zu ersehen war, daß sie in den Straßen an hundert Seemeilen weiter vorgedrungen wa-

ren, als die Seefahrer vor ihnen, und stellte dann an sie die Frage, ob sie noch weiter vordringen wollten, oder nicht? Dies war ein kühnes Mittel, ohne zu dem gewünschten Zwecke zu führen. Einige freilich erkannten „das Gute des Unternehmens in jeder Beziehung an;" dagegen erklärten Andere, daß sie neun Zehntel von Allem, was sie besäßen, geben wollten, wenn sie wohlbehalten wieder in ihrer Heimath wären; und wiederum Andere sagten, daß es ihnen gleichgültig wäre, wohin sie segelten, sofern sie nur aus dem Eise gelangt wären. Hudson, der sich in seinen Erwartungen getäuscht und von zudringlichen Bemerkungen gequält sah, hob die Sizzung auf und folgte seinem eignen Entschlusse. So verhält sich, unserer Meinung nach, offenbar die Sache, obgleich Pricket behauptet, daß der Capitän selbst von Besorgnissen und Zweifeln erfüllt gewesen wäre. Es beschuldigt ihn auch, einige bei dieser Gelegenheit geführte Reden zum Nachtheile derjenigen, welche sie geäußert, zu lange im Gedächtnisse bewahrt zu haben.

Trotz dem, daß Hudson seinen Zweck verfehlt hatte, verfolgte er, in seinem eigenen Muthe und seiner Ausdauer verharrend, abwechselnd auf der einen und auf der andern Seite Land erblickend und bisweilen zwischen Eisberge gerathend, den eingeschlagenen Weg. Gewisse Felseninseln, die ihm, als er von dem Winde oder Eise hart bedrängt wurde, Schutz gewährten, nannte er „Inseln der göttlichen Barmherzigkeit;" indessen war gerade der Hafen, den sie ihm darboten, vermöge verborgener Klippen gefährlich; und eine benachbarte Insel bestand, Prikket zufolge, blos aus „Wasserpfützen und gespaltenen Felsen" und schien Erderschütterungen unterworfen zu sein. Unsere Seefahrer gelangten endlich an eine breite Öffnung, die an beiden Seiten Vorgebirge hatte, denen Hudson die Namen der beiden Hauptbeförderer der Reise beilegte: das eine, zum Festlande gehörende, nannte er Cap Wolstenholme, und das andere, mit der großen Insel Mans-

field zusammenhängende Cap Sir Dudley Digges. Die Schiffsmannschaft landete auf diesem letzteren und bestieg einen Hügel, wo sie einige ebene, stark mit Sauerampfer und Skorbutgras — sehr heilsamen Pflanzen unter diesem Himmelsstrich — bewachsene Stellen antraf, während Heerden von Rennthieren hier ihre Nahrung fanden, waren die Felsen mit einer beispiellosen Menge von Vögeln bedeckt. Die Matrosen, welche stets die ängstlichste Fürsorge für ihre eigene Bequemlichkeit bewiesen hatten, baten, als sie diese reiche Quelle für Jagd und Nahrung erblickten, Hudson, dringend, sie an diesem angenehmen Ort einige Tage verweilen und sich erholen zu lassen. Allein dieser große Seemann, der die geeignete Zeit für seine Hauptunternehmung rasch schwinden sah, wies ein solches Ansinnen zurück. Er war in diesem Kanal noch nicht weit vorgedrungen; als er die Küsten auf jeder Seite sich ausbreiten sah und vor sich ein in die weite Ferne sich erstreckendes Meer, dessen Gränzen das Auge nicht entdecken konnte, erblickte. Er hielt es ohne Zweifel für einen Theil des ungeheueren stillen Meeres; inzwischen schließt er hier seinen Bericht, ohne ein Gefühl des Stolzes und der Freude auszudrücken, welches sein Gemüth bei diesem anscheinenden Ziel seiner größten Hoffnungen erfüllt haben mußte. Prickets Bericht, dem wir nunmehr zu folgen genöthigt sind, zeigt nur zu deutlich, daß viele von der Mannschaft solche erhabene Gefühle nicht getheilt haben würden.

Die auf diese Weise von Hudson entdeckte ausgedehnte Meeresfläche war das nach ihm Hudsonsbai genannte Binnenmeer; und so groß auch diese Entdeckung war, so war sie doch nicht ganz das, was er sich vorstellte. Der 3. August war jetzt gekommen, ein Zeitpunkt, wo selbst der Kühnste unter den die nordischen Gewässer befahrenden Seemännern auf die Heimkehr zu denken gewohnt gewesen war. Inzwischen Hudson, wenig geneigt, einen solchen Weg einzuschlagen, fuhr fort,

längs der Küste zur Linken, welche er für die Westgränze von Amerika gehalten zu haben scheint, zu segeln, wahrscheinlich in der Hoffnung, vor Ende des Herbstes eine angebaute, unter einem milderen Himmelsstriche liegende Küste zu erreichen und dort überwintern zu können. Allein die Küsten an dieser Bai sind, obgleich unter keinem sehr hohen Breitengrade liegend, dennoch der Einwirkung des härtesten und strengsten Klima's ausgesetzt. In den Buchten und auf den Vorgebirgen einer unbekannten Küste umhertreibend, mit Nebel und Stürmen kämpfend und schlecht unterstützt von einer mißvergnügten Mannschaft, brachte er drei Monate zu, ohne einen bequemen Hafen gefunden zu haben. Es war jetzt der 1. November gekommen, das Eis umschloß das Schiff auf allen Seiten und nichts blieb übrig, als den traurigen Winter über hier auszuharren. Die Matrosen waren zu träge, um ein hölzernes Haus zu errichten; inzwischen scheint die Kälte, wenn gleich streng, keinen gefährlichen Grad erreicht zu haben. Die größte Besorgniß der Mannschaft betraf die Mundvorräthe, mit denen sie blos auf ein halbes Jahr versehen worden war und die also nur noch auf eine geringe Zeit hinreichten. Hudson traf kräftige Maßregeln, um diesem Mangel abzuhelfen. Er verwaltete mit Sorgfalt die von England mitgebrachten Vorräthe und setzte eine Belohnung für Jeden aus, der ein vierfüßiges Thier, Fische oder Vögel, fangen würde; und „die Vorsehung spendete mit Erbarmen,“ indem sie eine solche Menge von Rebhühnern sandte, daß deren in drei Monaten gegen hundert Dutzend gefangen wurden. Im Frühjahr verschwanden diese Vögel, aber jetzt kamen an ihre Stelle neue Schaaren von Gänsen, Schwänen und Enten, die indessen da, wo das Schiff sich befand, nicht blieben; sondern vom Süden nach Norden wanderten. Als sie vorüber gezogen waren, bot zwar die Luft keine Nahrungsmittel mehr dar, wogegen das Meer seine Schätze aufthat, so daß die Mannschaft gleich am ersten Tage

an fünfhundert Fische von ziemlicher Größe fing, was sie mit neuen Hoffnungen erfüllte. Diese verwirklichten sich indessen nicht; die Mannschaft gerieth in die äußerste Noth, suchte in den Forsten und Waldungen Moos zur Nahrung auf, welches wie zerriebenes Holz im Geschmack geschildert wird, und aß selbst Frösche. Der Befehlshaber unternahm einen Streifzug in der Absicht, mit den Eingebornen in Verkehr zu treten; allein diese flohen und steckten selbst auf ihrer Flucht die Wälder in Brand. Einer derselben, dessen man habhaft wurde, ward mit Geschenken beladen, ließ sich jedoch nie wieder blicken. Unter der Mannschaft entstand Streit wegen der Vertheilung des noch vorhandenen geringen Vorraths an Brot und Käse, und um diesem Streite ein Ende zu machen, vertheilte der Capitän den Vorrath unter Alle zu gleichen Theilen. Dies war eine schlechte Maßregel bei einer solchen Mannschaft, von der viele mit ihrem Antheil nicht Haus zu halten wußten, sondern davon begierig zehrten, so lange derselbe vorhielt. Einer der Matrosen verzehrte sogar das Ganze an Einem Tage und führte dadurch eine gefährliche Ueberladung seines Magens herbei. Die allgemeine Noth stieg zu einem Grade, den sie bisher nicht erreicht hatte, und nahm bald eine höchst tragische Wendung.

Hudson hatte, wie sich leicht erachten läßt, gleich Anfangs mit einer undisciplinirten, bösartigen Mannschaft, die für den endlichen Erfolg der Reise durchaus keinen Sinn hatte, zu kämpfen. Er hatte wahrscheinlich gehofft, bei vorrückender Jahreszeit südwärts vordringen und im nächsten Sommer die reichen Länder, die er aufzusuchen beauftragt war, erreichen zu können. Die Mannschaft dagegen hatte ihre Wünsche auf das Vorgebirge, „wo die Vögel brüten", den einzigen Ort, wo sie sowohl Nahrung, als auch die Mittel zur Rückkehr nach England zu finden hoffte, gerichtet. Es fehlte nicht an Rädelsführern, um die Pläne der Mißvergnügten zu leiten.

Beim Einlaufen in die Bai hatte der Capitän den Steuermann Jvet, der eine große Neigung zur Heimkehr an den Tag gelegt hatte, seines Postens entsetzt, und Bylot, einen Mann von Verdienst, welcher stets großen Eifer für die allgemeine Sache bewiesen, eingesperrt. Endlich auch hatte er den Bootsmann von seinem Posten entfernt. Aber den tödtlichsten Streich führte Green, ein Taugenichts, der, von allen seinen Freunden verstoßen, aus Menschlichkeit von Hudson an Bord genommen war, in der Absicht, ihn der menschlichen Gesellschaft wieder zugänglich zu machen. Green besaß Talente, durch die er sich nützlich machte und die besondere Gunst seines Gebieters erwarb; es erregte sogar unter der übrigen Mannschaft namentlich der Umstand Mißvergnügen, daß über verschiedene, von ihm begangene auffallende Unordnungen ein Schleier geworfen worden war. Inzwischen wirkten einige, von Hudson in der Hitze ausgestoßene Aeußerungen, durch ein Mißverständniß beim Kaufe eines grauen Rockes, wie behauptet wird, veranlaßt, auf das trotzige Gemüth jenes Schurken in dem Grade, daß er alle Bande der Dankbarkeit zerreißend, und Alles, was nur dem Menschen heilig ist, mit Füßen tretend, eine Verschwörung leitete, die darauf hinausging, sich des Schiffes zu bemächtigen den Befehlshaber auszusetzen und seinem Schicksale zu überlassen.

Nach einer mehrtägigen Berathung wurde der Zeitpunkt der Ausführung dieses schrecklichen Plans festgesetzt. Am 21. Juni 1611 kamen Green und der Bootsmann Wilson in Prickets, des Berichterstatters, Kajüte und kündigten ihm ihren unseligen Entschluß an, mit der Erklärung, daß sie ihm wohl wollten und den Wunsch hegten, daß er an Bord bleiben möchte. Pricket versichert auf das Feierlichste, daß er seine ganze Ueberredungskunst aufgeboten habe, um sie von ihrem schrecklichen Vorhaben abzubringen; er habe sie dringend gebeten, im Angesicht Gottes und der Menschen eine solche That, welche sie von

ihrem Geburtslande, ihren Weibern und Kindern auf immer verbannen würde, nicht zu begehen. Green antwortete mit wilder Geberde, ihre Gemüther wären gefaßt, ihr Vorhaben auszuführen, oder zu sterben, und daß sie lieber in der Heimath gehängt werden, als hier verhungern wollten. Pricket machte nunmhr den Versuch wegen einer drei-, zwei- oder auch nur eintägigen Frist zu unterhandeln; jedoch ohne Erfolg. Hierauf erschien Ivet, von dem, als einer Person reiferen Alters, sich ein günstigeres Resultat erwarten ließ; allein er war noch ärger als Green und erklärte, daß er die von ihnen beschlossene That in England rechtfertigen wolle. John Thomas und Michael Perse, die nach ihm kamen, erklärten sich für „Vögel eines Gefieders", und nachdem noch Moter und Bennet hinzugetreten waren, wurde ein folgendermaßen abgefaßter Eid entworfen: „Du sollst Treue schwören Gott, deinem Fürsten und Vaterlande; du sollst nichts thun, als was zur Ehre Gottes dient, und gut an sich selbst ist, und sollst Niemand ein Leid zufügen." Pricket beschwert sich darüber, daß ihm das Ablegen dieses Eides zum Vorwurf gemacht worden; uud es begreift denn auch freilich die Formel an sich nichts Strafbares in sich; nichtsdestoweniger läßt die grausenvolle That mit der sie zusammenhing, wahrnehmen, daß der Eid stillschweigend die Pflicht auferlegte, sich dabei wenigstens passiv zu verhalten. Es war jetzt Alles in Bereitschaft gesetzt, jedoch suchte Pricket die Uebrigen zu bewegen, die Ausführung ihres Verbrechens bis zum Tagesanbruche zu verschieben. Sie willigten ein, hielten aber die ganze Nacht hindurch streng Wache, und sich bereit, zum Werke zu schreiten, sobald es tagen würde.

Früh Morgens kam Hudson aus seiner Kajüte hervor und wurde sogleich von Thomas, Bennet und Wilson ergriffen und ihm die Hände auf dem Rücken zusammengebunden. Auf seine hastige Frage, was sie beabsichtigten, bekam er zur Antwort, er werde es in der Schaluppe

erfahren. Zugleich griff Ivet den Schiffszimmermann King an, der als der eifrigste Anhänger des Capitäns bekannt war. Dieser Brave, der ein Schwert in Händen hatte, leistete einen furchtbaren Widerstand und würde Ivet getödtet haben, hätte nicht dieser schnell Verstärkung erhalten. Die Meuterer stellten es ihm jetzt anheim, ob er auf dem Schiffe bleiben wolle; allein er weigerte sich auf das Entschiedenste, anders als durch Gewalt sich zurückhalten zu lassen, und folgte auf der Stelle seinem Gebieter, der bereits an der Seite des Schiffes in die Schaluppe hinabgelassen wurde. Hierauf rissen die Verschwornen mit einer beispiellosen Barbarei, nicht etwa die eifrigen Anhänger Hudsons, sondern die kranken und gebrechlichen Matrosen, welche nicht zu arbeiten vermochten und deren Unterhaltung lästig gewesen seyn würde, aus ihren Betten und ließen sie ebenfalls in die Schaluppe hinab, in die sie außerdem die Kleiderkiste des Zimmermanns und etwas Pulver und Blei warfen. Kaum war dies alles ins Werk gerichtet worden, als die Verschwornen das Boot treiben ließen, alle Segel beisetzten und sich davon machten, als wenn sie vor einem Feinde flüchteten. Von Hudson, der auf diese Weise seinem Schicksale überlassen worden war, hat man nie wieder etwas gehört; ohne Zweifel kam dieser große Seefahrer auf jenen fernen und öden Küsten ums Leben, jedoch auf welche Weise und wie lange er zuvor noch leiden mußte, läßt sich nicht angeben.

Die Matrosen fielen nach vollbrachter Schandthat über das Fahrzeug, wie über ein erobertes Schiff her, brachen jede Kiste auf und bemächtigten sich jedes Ueberrestes von Lebensmitteln, den sie auffanden; jedoch verfuhr Green, der jetzt den Oberbefehl an sich riß, mit einiger Energie, um die Ordnung wieder herzustellen. Er stellte die Kajüte und die Mundvorräthe unter die Aufsicht von Pricket, dem später nichts Geringeres als Verrath vorgeworfen worden, weil er etwas Schiffszwieback verheimlicht

hatte. Sobald die Meuterer Zeit zum Nachdenken erlangt hatten, stiegen trübe Gedanken in ihnen auf. Selbst Green räumte ein, daß jetzt der Zeitpunkt nicht geeignet wäre, nach England zurückzukehren, und er wußte keinen andern Plan ausfindig zu machen, als den, die hohe See zu halten, bis sie durch irgend ein Mittel die förmliche Begnadigung des Königs erwirken möchten. Das Schiff war noch immer in der Bai eingeschlossen, und wurde vierzehn Tage lang durch Eisfelder aufgehalten, welche sich rund umher meilenweit erstreckten; und die Mannschaft müßte den Hungertod erlitten haben, wenn sie nicht auf einer Insel einige eßbare Pflanzen gefunden hätte. Außerdem entstand wegen des zu steuernden Courses ein lebhafter Streit zwischen Ivet und Bylot, welcher Letztere allein einige Ansprüche auf Geschicklichkeit hatte und auch, da man ihm mit Recht das größte Zutrauen schenkte, das Schiff nach dem Cap Digges brachte, diesem so lange ersehnten Orte, wo unzählige Schaaren von Vögeln noch immer die Luft verdunkelten. Die Mannschaft landete sogleich, zerstreute sich zwischen den Felsen und begann nach den Vögeln zu schießen Bald darauf nahm sie sieben Kanoes wahr, welche auf den Landungsplatz zuruderten, und sogleich „machte sie sich auf Alles gefaßt." Inzwischen kamen die Wilden mit allen Zeichen der Freundschaft und Vertraulichkeit näher, indem sie sich auf die Brust schlugen, tanzten und sprangen. Die größte Vertraulichkeit entspann sich; beide Theile gingen ab und zu, zeigten einander ihre Art und Weise Vögel zu fangen, und machten sich gegenseitig Geschenke. Kurz, sie schienen das gutmüthigste und einfachste Volk von der Welt zu sein, und „Gott verblendete Heinrich Green" in dem Grade, daß er ihnen unbedingtes Vertrauen schenkte. Eines Tages saß Pricket, während noch zwischen den Engländern und Wilden die größte Freundschaft herrschte, in dem Boote, als er plötzlich das Bein eines Menschen dicht neben sich gewahrte. Er richtete sich empor und erblickte einen Wilden,

der im Begriffe war, ihm mit einem Messer einen Stich zu geben. Indem er den Stoß abzuwenden versuchte, schnitt er sich in die Hand und erhielt außerdem eine Wunde in die Brust und in den rechten Schenkel, worauf es ihm jedoch gelang, dem Meuchelmörder das Messer aus der Hand zu winden und es ihm in die linke Seite zu stoßen. Mittlerweile wurde ein allgemeiner Angriff auf die übrigen, nach verschiedenen Richtungen hin zerstreuten Engländer gemacht. Green und Perse taumelten verwundet in das Boot, welches sogleich vom Lande abgestoßen wurde, während Moter, „der diesen Mischmasch sah," sich in das Meer stürzte und durch Schwimmen das Hintertheil des Bootes erreichte und dann von Perse hereingezogen wurde. Green rief nun den Uebrigen Muth zu, und er und Perse schwenkten ihre Waffen mit solcher Kraft, daß die Wilden von dem Versuche abstanden, in das Boot zu dringen, wogegen sie nun aber unzählige Pfeile abschossen, von denen einer Green so gefährlich verwundete, daß er auf der Stelle starb, worauf sein Leichnam ins Meer geworfen wurde. Die Uebrigen erreichten endlich das Schiff, jedoch starben Moter und Wilson noch an dem nämlichen Tage und Perse ging einige Tage später mit Tode ab. Auf diese Weise endigten die Hauptspieler in dem letzten furchtbaren Drama, und sie waren von der Vorsehung mit einem nicht weniger schrecklichen Schicksal heimgesucht worden, als dasjenige war, dem sie ihr berühmtes und unglückliches Opfer ausgesetzt hatten.

Die Mannschaft, ihrer besten Stützen nunmehr beraubt, gerieth in die äußerste Noth; sie mußte das Schiff in den Straßen umhertreiben lassen nnd vermochte nicht ohne die größte Furcht und Gefahr sich ans Land zu wagen, was indessen durchaus nothwendig war, um die für die Dauer der Heimreise erforderlichen Lebensmittel zu erhalten. Es gelang ihr endlich, auf mehreren mit Bangigkeit unternommenen und mit Drangsalen gepaarten Streifzügen gegen dreihundert Vögel zu fangen, welche

eingesalzen und als der Hauptvorrath für die bevorstehende Reise aufbewahrt wurden. Auf dieser Reise hatte die Mannschaft mit allen Drangsalen des Hungers zu kämpfen. Jeder erhielt täglich nur einen halben Vogel, und es wurde als eine Leckerei betrachtet, wenn man ihn in Lichttalg braten konnte, von welchem eine wöchentliche Vertheilung stattfand. Ivet, der Letzte von den Rädelsführern bei der furchtbaren Schandthat, erlag diesen Entbehrungen. Nur noch ein Vogel war vorhanden und die Mannschaft gab sich theils einem dumpfen Gleichmuthe, theils der Verzweiflung hin, als es plötzlich Gott gefiel, Land zum Vorschein kommen zu lassen, welches als die Nordküste von Irland sich auswies. Der Berichterstatter beschwert sich, daß er und seine Gefährten bei ihrer Ankunft in Berehaven nicht die Theilnahme und Hülfe fanden, deren sie so sehr bedurften; erst gegen Verpfändung ihres Schiffes erhielten sie die Mittel zur Fortsetzung ihrer Reise nach Plymouth.

Purchas schließt die Erzählung mit den Worten: „Wahrlich, Pricket, ich ziehe deine Treue sehr in Zweifel!" und er ist nicht der Einzige, der diese Zweifel hegt. Es scheint klar zu seyn, daß Pricket nicht alle Mittel erschöpfte, durch die er die abscheuliche Meuterei zu vereiteln hätte suchen können. Wahrscheinlich aber würde er, wäre er ein wirklicher Theilhaber an dem Verbrechen gewesen, von einigen seiner Mitschuldigen verrathen worden seyn; oder wären Alle durch gleiche Schuld unter einander verbunden gewesen, so würden sie irgend ein Mährchen erfunden haben, um die ganze Schandthat zu beschönigen oder zu verhehlen, wogegen diese in dem vorstehenden Bericht in ihrer vollen Abscheulichkeit geschildert worden ist.

Trotz dem jammervollen und beklagenswerthen Ausgange dieser Reise schien die auf derselben gemachte Entdeckung einer großen offenen See im Westen die schmeichelhaftesten Hoffnungen zur Auffindung einer Durchfahrt

zu rechtfertigen. Diese Hoffnungen zu verwirklichen, wurde Capitän, später Sir Thomas Button, mit Bylot und Pricket als Wegweisern, im folgenden Jahre (1612) ausgesandt. Button scheint ein thätiger und entschlossener Seeman gewesen zu seyn. Er bahnte sich bald einen Weg durch die Straßen, und nachdem er in grader Richtung auf dem im Westen sich ausbreitenden Meere vorgedrungen war, bekam er ein Insel-Cap zu Gesicht, welches er Carey's Swan's Nest nannte, und welches, wie sich später auswies, die südlichste Spitze von Southampton Island war. Er erblickte auf diesem vermeintlichen Ocean nichts weiter nnd schmeichelte sich bereits mit der sanguinischen Hoffnung, daß die nächste Küste, die sich blicken ließe, die von Japan sein würde. Allein plötzlich tauchte im Westen eine lange, vom Norden nach dem Süden sich erstreckende Küstenreihe auf, die dem weiteren Vordringen ein Ziel setzte. Button, der sich sonach in seinen Erwartungen getäuscht sah, legte der Küste den Namen „vereitelte Hoffnung" (Hope checked) bei. Bevor er Zeit gewann, sich nach einer Oeffnung umzusehen, überfiel ihn die Strenge des nordischen Winters und er mußte daher Winterquartiere aufsuchen. Diese fand er in derselben Bucht und demselben Flusse, wo später die Hauptniederlassung der Hudsonsbai-Compagnie gegründet wurde. Trotz den besten Vorkehrungen verlor er mehrere von der Mannschaft vermöge der strengen Kälte, und er vermochte nicht vor Mitte Juni's von dem Eise sich frei zu machen. Er steuerte darauf nordwärts und suchte eine Oeffnung durch die breite Bai zwischen dem Festlande und Southampton-Island, späterhin Roe's Welcome genannt. Da er jedoch diesen Canal enger und enger werden sah, bis derselbe sich offenbar schloß, gab er alle ferneren Versuche auf und kehrte, nachdem er mehrere Punkte der so eben erwähnten Insel berührt hatte, nach England zurück.

Obgleich Button durch die unwillkommene Erscheinung der Westküste der Hudsons-Bai in seinen Erwar-

tungen getäuscht worden war, so betrachteten es die Kaufleute mit Recht noch immer nicht als erwiesen, daß diese Küste sich so weit ausdehne und mit anderen Küsteu in der Art zusammenhänge, daß eine Durchfahrt nach dem Ocean jenseits Amerika's unmöglich sei. Sie verloren daher keine Zeit und rüsteten (1614) zwei Schiffe aus, die unter den Befehl von Capitän Gibbons gestellt wurden, einem Offizier von Ruf und von dem Button sagt, daß „er keinem von denen, die er aufs Meer geführt, nachgestanden habe.“ Allein entweder wurden seine Verdienste zu hoch angeschlagen, oder das Glück war ihm auffallend widrig; denn nie mißlang eine Entdeckungsreise in dem Grade, wie diese. Er wurde früh vom Eise eingeschlossen in einer Bai an der Küste von Labrador, in welcher er den ganzen Sommer zurückgehalten wurde und welche späterhin „Gibbons sein Loch“ (**Gibbons his Hole**) genannt wurde. Nachdem ihm hier das Eis einigen Schaden zugefügt hatte, sah er sich nicht sobald von demselben befreit, als er die Heimreise antrat.

Die Kaufleute, welche auch jetzt den Muth noch nicht sinken ließen, sandten im nächsten Sommer (1615) die „Discovery“ unter Bylot aus, der auf den letzten Reisen sich als einen geschickten Seemann bewiesen hatte, und jetzt von Baffin begleitet wurde, den man als den erfahrensten Steuermann und besten nautischen Beobachter der damaligen Zeit anerkannte. Nachdem unsere Seefahrer Cap Farewell passirt hatten, erblickten sie einige höchst furchtbare Eisinseln, von denen sich eine 240 Fuß über das Meer erhob und daher, nach der gewöhnlichen Berechnung, derzufolge der sichtbare Theil blos den siebenten des Ganzen ausmacht, wahrscheinlich 1680 Fuß maß. Sie drangen in die Straße ein, und da sie am 2. Juni ein furchtbares Hundegebell auf der nördlichen Küste vernahmen, landeten sie hier, und trafen fünf mit Seehundsfellen bedeckte Zelte an, zwischen denen an 35—40 schwarzgefleckte und den Wölfen ähnliche Hunde umherliefen.

Sie trugen Halsbänder und Geschirr, offenbar zu dem Zwecke, um vor gewisse Schlitten, die in der Nähe standen und mit Fischbein besetzt waren, gespannt zu werden. In einem der Zelte befand sich ein Sack mit kleinen Menschenbildnissen — die einzige Notiz, die wir über die Verfertigung solcher Dinge auf dieser Küste vorfinden. Die Engländer nahmen bald darauf einen Kanoe mit zwanzig Individuen wahr, denen sie in grönländischer Sprache freundliche Worte zuriefen und dabei Messer und andern Tand emporhielten. Es wurde freundlich wieder gegrüßt; indessen beide Theile getrauten sich nicht, einander ganz nahe zu kommen. In einer geringen Entfernung verursachte das Zusammenstoßen einander entgegengesetzter Strömungen zwischen Eisbergen so furchtbare Reibungen, daß die Seefahrer dem benachbarten Lande den Namen Mühleninsel beilegten. Sie würden hier in die größte Gefahr gerathen sein, „hätte nicht Gott, welcher stärker ist, als Eis oder Strömung,“ sie errettet.

Der von Bylot auf dieser Reise verfolgte Plan scheint darin bestandrn zu haben, dicht längs der Nordküste der Straße zu segeln und unter einem höheren Breitengrade in die Hudsons-Bai zu dringen, in der Hoffnung, die Länder, welche die Fahrt seiner Vorgänger nach Westen gehemmt, zu umgehen. Nachdem er also die Hudson'schen Inseln der göttlichen Barmherzigkeit erreicht hatte, segelte er, statt südwärts auf Cap Dudley Digges zu steuern, geradesweges nach Westen und gelangte in die, späterhin der Foq-Kanal genannte breite Oeffnung. Endlich erblickte er freilich Land, von einem Vorgebirge begrenzt, welches ganz das Ansehen der nördlichsten Spitze Amerika's hatte, und welches er Cap Comfort (das Vorgebirge des Vergnügens) nannte; allein bald zeigte es sich, daß diese Benennung zu voreilig gewesen war, indem noch nicht ein Tag verflossen war, „als sein plötzliches Vergnügen eben so schnell schwand.“ Er war jetzt an die Ostküste der Southampton-Insel gelangt, welche nach beiden Sei-

ten hin ihre fast grenzenlosen Küsten ausdehnte und jede Aussicht auf eine Durchfahrt zu versperren schien. Vereitelte Hoffnungen, die vorgerückte Jahrszeit und das Herandrängen des Eises wirkten zusammen, um Bylot zu überzeugen, daß hier nichts weiter zu machen sei, und bestimmten ihn, sofort nach England zurückzukehren, wo er einen sehr ungünstigen Bericht über die Aussicht, in jener Richtung westwärts vorzudringen, erstattete.

Inzwischen die Unternehmer der letzten Entdeckungsreisen ließen sich durch dieses abermalige ungünstige Resultat nicht irre machen. Ihre Hoffnungen auf eine andere Gegend richtend, sandten sie im folgenden Jahre (1616) Bylot und Baffin aufs Neue aus, mit der Weisung, die Durchfahrt nicht länger in der Hudsonsbai zu suchen, sondern in das **Fretum Davis** (die Davis's-Straße) einzulaufen, zunächst nordwärts bis zum 80. Breitengrade, wenn ihnen eine offene See so weit vorzudringen gestatten sollte, und sodann westwärts zu steuern, um wo möglich die äußerste Spitze von Amerika zu umsegeln und so die Fahrt nach Java hinab zu beginnen. Ueber diese Reise, welche von allen jenen nach dem Norden vielleicht zu den merkwürdigsten Entdeckungen führte, hat uns Baffin jedoch nur einen sehr mageren Bericht geliefert. Den bezeichneten Weg einschlagend, gelangten unsere Seefahrer am 30. Mai nach Hope Sanderson, dem fernsten Punkt, den Davis auf seiner Reise erreicht hatte. Bald darauf bekamen sie eine Menge kleiner Inseln zu Gesicht, auf denen sie blos Wilde weiblichen Geschlechts, und darunter mehrere von sehr hohem Alter, vorfanden. Diese liefen Anfangs davon und verbargen sich zwischen den Felsen; indessen gelang es den Matrosen, zweier Frauenzimmer, von denen die eine achtzig Jahre alt geschätzt wurde, habhaft zu werden, und nachdem ihnen Stücke Eisen und gewöhnlicher Tand geschenkt worden, erstattete die Alte ihren jüngeren Landsmänninnen einen günstigen Bericht. Hierauf kamen bald Alle nach dem Ufer herab und vier

von ihnen bestiegen sogar das Boot. Die Reize dieser Damen waren erhöht oder vielmehr entstellt worden durch lange schwarze Streifen, die in ihrer Jugend durch scharfe Instrumente gemacht und so tief eingegraben worden waren, daß sie nicht wieder ausgetilgt werden konnten. Auch machte man hier die Bemerkung, daß die Todten blos auf die Weise zur Ruhe bestattet wurden, daß man Steine über sie häufte, aus denen der Leichnam hervorsah, ohne wegen der außerordentlichen Kälte unter diesem Himmelsstriche der Fäulniß ausgesetzt zu sein. Unsere Seefahrer drangen bis zum 74. Grade der Breite vor, worauf sie durch eine große Eismasse in ihrer Fahrt gehemmt und genöthigt wurden, in einen benachbarten Sund einzulaufen, um dort das Schmelzen des Eises abzuwarten. Hier erhielten sie wiederholte Besuche von etwa 42 Eingeborenen, über die blos berichtet wird, daß sie eine außerordentliche Menge Hörner von Narwals oder See-Eichhörnern, von denen man unzählige im Wasser schwimmen sah, brachten. Diese Bucht wurde deshalb Horn-Sund genannt. Nachdem die Sonne mit ihren mächtigen Strahlen die Eismasse aufzulösen begonnen hatte, segelten die Seefahrer zwischen ihren Trümmern durch nach Norden, obgleich noch täglich Schnee fiel und Taue und Segel oft so hart froren, daß es unmöglich war, sie zu handhaben. Unter dem 76. Grade gelangten sie an ein schönes Cap und darauf an einen trefflichen Sund, denen sie respective die Namen Digges und Wolstenholme beilegten, die Namen der beiden Hauptbeförderer dieses Unternehmens, deren Eifer auch bereits bei Lokalitäten im Innern der Hudsonsstraße bezeichnet worden war. Nachdem sie mit einem ziemlich heftigen Sturm zu kämpfen gehabt hatten, entdeckten sie einen zweiten Sund, der ihnen eine Menge Wallfische geliefert haben würde, wenn sie mit den Geräthschaften zum Fange dieser Thiere gehörig versehen gewesen wären: sie nannten ihn den Wallfisch-Sund. Unter dem 78. Breitengrade bekamen sie abermals eine Bucht

zu Gesicht, welche die weiteste und größte in diesen Gewässern war und nach Sir Thomas Smith, ebenfalls ein Hauptbeförderer von Entdeckungsreisen, genannt wurde. Diese Bucht, welche von Baffin sehr oberflächlich untersucht worden zu sein scheint, bot einen fast gleichen Ueberfluß an Wallfischen dar; auch erregte hier ein besonderes Erstaunen die außerordentliche in diesem Grade bisher noch nicht erlebte Abweichung der Magnetnadel. Zwischen diesen beiden Sunden befand sich eine Insel, welche nach Haklnyt, dem ehrwürdigen Berichterstatter über frühere, von England ausgegangene Entdeckungsreisen, genannt wurde. Hierauf längs der südwestlichen Küste dieser großen See steuernd, erhielt der nächste „schöne Sund" den Namen des Alderman Jonas, der gleichfalls zu den Beförderern dieser löblichen Unternehmungen gehörte. Es verdient hier bemerkt zu werden, daß Baffin aller dieser, von ihm zuerst entdeckten Buchten nur höchst kurz, und durchaus keines Versuches erwähnt, in dem Hintergrunde derselben eine Durchfahrt nach einem jenseitigen Meere aufzusuchen. Unter dem 74. Grade ließ sich abermals eine weite Oeffnung erblicken, welche Sir James Lancaster's Sund genannt wurde; jedoch scheint Baffin, obgleich er sie groß nennt, dieser Einfahrt in das Polar-Meer, als welche sie sich späterhin ausgewiesen hat, kaum einige Aufmerksamkeit geschenkt zu haben; vielmehr bemerkt er zu derselben Zeit, daß die Hoffnung auf eine Durchfahrt täglich geringer geworden sei. Er segelte indessen weiter, wurde aber durch einen Eiswall verhindert, der Küste sich zu nähern, und gelangte darauf an den „Eingang" zu den Cumberlands-Inseln, „wo keine Hoffnung zu einer Durchfahrt vorhanden sein konnte." Da er den Gesundheitszustand der Mannschaft bis zu einem gewissen Grade sich verschlimmern sah, so segelte er quer hinüber nach Grönland, wo der reichliche Genuß von Skorbutgras, in Bier gekocht, seine Leute schnell wieder herstellte; und „der Herr gewährte ihnen sodann eine schnelle und glückliche Heimreise."

Baffin sprach nach seiner Rückkehr die feste Ueberzeugung aus, daß die von ihm befahrene große See eine von allen Seiten eingeschlossene Bucht sei und keine Oeffnung in den westlichen Ocean darbiete; sein Urtheil wurde denn auch von dem Publikum als richtig anerkannt und die Bucht nach ihm Baffin's-Bai genannt. Uebrigens hob er die großen Vortheile hervor, welche sie für den Wallfischfang darbiete, indem diese ungeheueren Thiere in außerordentlicher Zahl auf der Meeresoberfläche schliefen und weder vor einem Schiffe, „noch vor irgend etwas anderem" Furcht hegten. Die Davis's-Straße ist denn auch seitdem von den Wallfischfängern vorzugsweise besucht worden, die sich indessen nicht oft unter die höheren Breitengrade, wo nach Baffins Aussage die Wallfische ganz besonders häufig anzutreffen sind, gewagt haben.

Es trat jetzt in deu Entdeckungsreisen von England aus ein Stillstand ein; denn die Nordregionen waren nach allen Richtungen hin untersucht worden, und schienen nichts weiter hoffen zu lassen. Dagegen wurde von Dänemark aus, welches stets ein natürliches Interesse an der Schiffahrt in den nordischen Gewässern genommen hat, der Versuch gemacht, die von Hudson und Baffin eingeschlagene Bahn weiter zu verfolgen. Im Jahre 1619 sandte Christian IV. zwei wohlausgerüstete Schiffe unter Jens Munk aus, der den Ruf eines tüchtigen Seemanns hatte. Jens Munk drang durch die Hudsonsstraße in die Bai vor und veränderte darauf die ganze Nomenclatur jener Gegenden, indem er an ihre Stelle Christiansstraße und Christianssee setzte und die Westküste Neu-Dänemark nannte. Allein diese, jedem in solchen Fällen anerkannten Grundsatze zuwiderlaufende Neuerung ist von der Nachwelt nicht bestätigt worden. Als der September gekommen war und das Eis sich herandrängte, hielt es Munk für rathsam, Winterquartiere aufzusuchen, und setzte sich demzufolge in der Mündung einer Bucht fest, welche höchst wahrscheinlich der späterhin Chesterfield-Inlet genannte

Kanal war. Die Jahrszeit schien zu den besten Erwartungen zu berechtigen; es wurden bequeme Hütten errichtet, und es war Ueberfluß und Mannigfaltigkeit an Wildpret vorhanden. Die Dänen beobachteten einige jener glänzenden Lufterscheinungen, die jenen Gegenden eigenthümlich sind; so erblickten sie einst zwei, und zu einer andern Zeit drei Sonnen am Himmel, und der Mond war einst von einem durchsichtigen Kreise umgeben, in dessen Mitte ein Kreuz zu sehen war; statt aber ihre Gemüther durch diese schönen Erscheinungen aufheitern zu lassen, wurden sie dadurch, als durch Anzeichen künftiger Uebel, entmuthigt. Die Kälte stellte sich jetzt mit ihrer ganzen Intensität ein; das Bier, der Wein und andere Getränke, die sich auf den Schiffen befanden, wurden in Eis verwandelt; und überdies begann der Skorbut unter der Mannschaft zu wüthen, welche Letztere, mit der Behandlung dieses Uebels nicht bekannt, kein Mittel dagegen gebrauchten, ausgenommen eine sehr große Menge geistiger Getränke, welche, wie man stets sich zu überzeugen Gelegenheit gehabt hat, nur dazu dienen, die Krankheit zu verschlimmern. Die Mannschaft war außer Stande, sich den mit der Jagd nothwendig verknüpften Beschwerden zu unterziehen; sie vermochte also auch nicht, das um sie her in Ueberfluß vorhandene Wildpret zu fangen, und so vermehrte denn noch die Hungersnoth ihre Leiden. Ihre Drangsale scheinen selbst in den traurigen Annalen der nordischen Schiffahrt beispiellos gewesen zu sein. Munk selbst brachte vier Tage ohne Nahrung in seiner Hütte zu; endlich kroch er hervor und fand, daß von seiner, ursprünglich 52 Mann starken Schiffsbesatzung nur noch zwei am Leben waren. Diese und er selbst waren über ihr Zusammentreffen höchst erfreut und beschlossen, Alles aufzubieten, um ihr Leben zu erhalten. Durch die Verzweiflung Kraft gewinnend, gruben sie den Schnee auf und fanden unter demselben Gras und Kräuter, deren Genuß, da sie eine antiskorbutische Eigenschaft hatten, bald eine Verbes-

serung des Gesundheitszustandes herbeiführten. Da sie jetzt im Stande waren, zu fischen und zu jagen, erlangten sie allmählig ihre frühere Körperstärke wieder. Sie setzten nunmehr das kleinere der beiden Schiffe wieder in Stand und gelangten mit demselben am 25. September 1620, nach einer stürmischen und gefahrvollen Reise, wieder in ihre Heimath. Munk erklärte sich bereit, eine neue Reise zu unternehmen; und die Ursache, weshalb er sie nicht antrat, wird verschiedenartig angegeben. Einige behaupten, der König habe ihn in einer Conferenz durch einige Aeußerungen und die Andeutung, daß er die Unfälle der Reise durch seine Ungeschicklichkeit herbeigeführt habe, tief verletzt, und er sei darauf aus Kummer gestorben. Allein wie Forster berichtet, wurde Munk noch mehrere Jahre hinter einander von dem Könige in der Nordsee und Elbe gebraucht, und starb im Jahre 1628 während er auf einer Seeexpedition sich befand.

Die Engländer schienen nach Baffins letzter Reise alle Entdeckungsversuche in den nördlichen Gewässern aufgegebeu zu haben, indem sie eine geraume Zeit alle ihre Bemühungen auf die Hudsonsbai beschränkten. Da diese Unternehmungen zu keinen wichtigen Resultaten führten und mit den ersten Ansiedelungen in Amerika zusammenhängen, so möge hier eine kurze Skizze derselben Platz greifen.

Im Jahre 1631 wurden Fox und James ausgesandt. Jener untersuchte zwei nordwärts laufende Kanäle, von denen der eine auf der Westseite der Southampton-Insel sich befand und Sir Thomas Roes Welcome genannt wurde, und der andere, auf der Ostseite, nach ihm selbst die Benennung Fox-Kanal erhielt; indessen drang er weder in dem einen noch in dem andern sehr weit vor. Jenes gerieth am südlichsten Theil der Hudsonsbai zwischen Eismassen, brachte hier einen Winter unter harten, durch die Kälte veranlaßten Beschwerden zu und kehrte im nächsten Sommer nach England zurück.

Um das Jahr 1668 wurde in der Hudsonsbai eine

Colonie angelegt und eine ausgedehnte Handelsgesellschaft für den Pelzwerkhandel errichtet; allein diese Gesellschaft obgleich nach dem Inhalt ihrer Errichtungsurkunde zu den angestrengtesten Bemühungen, um eine westliche Durchfahrt aufzusuchen, verpflichtet, bekümmerte sich um diesen Gegenstand sehr wenig, bis sie im Jahre 1719 gewissermaßen gezwungen wurde, eine Expedition unter Knight und Barlow auszurüsten. Diese Seefahrer kehrten jedoch nie zurück und ein im nächsten Jahr unter Kapt. Scroggs ausgesandtes Schiff führte zu keiner Entdeckung über ihr Schicksal. Erst nach etwa funfzig Jahren wurden die Trümmern ihrer Schiffe an der Marmor-Insel aufgefunden; die Fahrzeuge schienen also hier ans Land geworfen und gescheitert zu sein.

Nach einer langen Zwischenzeit, im Jahre 1741, erhielt Kapt. Middleton, unterstützt von einem angesehenen Mann, Namens Dobbs, den Befehl über zwei Schiffe, mit denen er nach Sir Thomas Roe's Welcome segelte. Er gelangte in einen langen Kanal, den er Wager nannte, in den ein Fluß sich ergoß und der bei genauerer Untersuchung ganz von Land eingeschlossen zu sein schien. Nachdem er bis zur nördlichsten Grenze des Welcome vorgedrungen war, fand er eine geräumige Oeffnung vor, welche Anfangs die größten Hoffnungen rege machte; allein auch sie fand er durch Land versperrt und nannte sie daher Repulse-Bai (die zurücktreibende Bai.) Da jetzt die Küste eine östliche Richtung nahm, so folgte er ihr, bis er an einen Kanal gelangte, den er, weil sich am Eingange desselben das Eis angehäuft hatte, die zugefrorne Straße nannte. Er traf hier eine Strömung an, die ihm jedoch die nämliche zu sein schien, welche in die Hudsonsstraße eindrang und sich um die Southampton-Insel wälzte. Er kehrte nunmehr nach England zurück, wo er die feste Ueberzeugung aussprach, daß in dieser Richtung keine schiffbare Durchfahrt aufzufinden sei.

Dobbs, der Beförderer der Expedition, fand sich durch

dieses Resultat in seinen Erwartungen aufs höchste getäuscht; inzwischen gelangte er durch eigenes Nachdenken und die Aussagen mehrerer Offiziere, welche die Reise mitgemacht hatten, zu der Ansicht, daß Middleton einen sehr falschen und unvollständigen Berichr über die Thatsachen erstattet habe, hiervon überzeugte er das Parlament sowohl, wie die Nation in dem Grade, daß 10,000 L. für eine neue Expedition unterzeichnet und 20,000 L. den Entdeckern der vermutheteten Durchfahrt als Belohnung ausgesetzt wurden. Diese im Jahre 1746 ausgerüstete nnd unter die Befehle von Moor und Smith gestellte Expedition verfehlte, wie so viele andere, die mit so großen Pomp und Aufsehen ins Werk gerichtet worden waren, gänzlich ihren Zweck. Es wurde blos eine längst bekannte Thatsache festgestellt, daß der Wager keine Durchfahrt gestatte, und nach einem dort zugebrachten strengen Winter kehrten die Schiffe in der nächsten Jahreszeit nach England zurück.

Es scheint aus den von Barrow aus den Berichten der Admiralität gezogenen Notizen hervorzugehen, daß die Cutterbrig „Lion" im Jahre 1776 unter dem Lieutenant Pickersgill, und 1777 unter dem Lieutenant Young ausgesandt wurde, zu dem Zwecke, um in Gemeinschaft mit Kapt. Cook zu agiren, der auf seiner dritten Reise, wie man hoffte, durch die Behringsstraße in das atlantische Meer vordringen würde. Diese Offiziere erreichten respektive den 68. und 72. Breitengrad, ohne weiter vordrin- zu können, oder auch nur den Versuch dazu gemacht zu haben.

Siebentes Kapitel.

Neuere Reisen zur Auffsuchung einer nordwestlichen Durchfahrt.

Rege Bemühungen der brittischen Regierung. — Die Expedition unter Roß; er umsegelt die Baffinsbai arktische Hochländer; Lancaster-Sund; Rückkehr. — Parry's erste Expedition; er dringt in das Polarmeer ein; die Regents-Bucht; die nordgeorgischen Inseln; Ueberwinterung auf der Melville-Insel; Zeitvertreib während des Winters; nordgeorgisches Theater; Zeitung; verschwinden der Thierarten; Versuch, während des Sommers weiter nach Westen vorzudringen; Rückkehr nach England. — Parry's zweite Expedition in Begleitung des Kapt. Lyon; die Hudsonsstraße; die Inseln der Wilden; Herzog von York's Bai; die zugefrorene Straße; Entdeckung verschiedener Buchten; Einfrieren der Schiffe auf die Dauer des Winters; Theater und Schule am Pole; glänzende Erscheinungen des Nordlichts; Verkehr mit Eskimos; Excursionen in die Umgegend; Befreiung aus dem Eise; Reise nach dem Norden zu; Entdeckung einer nach der „Fury" und dem „Hecla" genannten Straße; gehemmte Fahrt; die zweiten Winterquartiere bei Igloolik; die Eskimos; Symptome des Skorbuts; Rückkehr nach England. — Parry's dritte Expedition; er überwintert in Port Bowen; Schiffbruch der „Fury;" Heimkehr des „Hekla." — Plan der zweiten Reise des Kapt. Roß und seine Abfahrt.

Britannien hatte andere Nationen alle große Preise der See-Entdeckungsreisen davon tragen sehen. Es besaß kaum ein Schiff auf dem Ocean, als die Völker der pyrenäischen Halbinsel neue Welten aufdeckten und die goldenen Schätze des Orients und Occidents sich zueigneten. Nachdem aber die Energie der Britten einmal rege geworden war, waren ihre Versuche gleich Anfangs kühn

und unternehmend, obgleich bisweilen mit unzureichenden Mitteln und nach einem kleinen Maßstabe begonnen und oft einen unglücklichen Ausgang nehmend. Indessen mit abgemessenen, gleichartigen Schritten vorwärts dringend, wetteiferten sie bald mit dem Auslande und übertrafen endlich alle übrige Nationen neuerer Zeit. Die Regierung Georgs III. und seines ältesten Sohns bildete eine Epoche, welche sowohl Großbritanniens Uebergewicht auf dem Meere, als auch seinen Vorrang im Gebiete der Entdeckungen entschied. Es vollendete fast gänzlich die Erforschung der ungeheueren, mit großen und zahlreichen Inseln besäeten Fläche der Südsee, und überließ dem rivalisirenden Frankreich eine nur dürftige Ausbeute. Der Revolutionskrieg nahm die Aufmerksamkeit und Hülfsquellen der Nation auf eine Zeitlang ausschließlich in Anspruch; sobald aber eine Reihe von entscheidenden Siegen Großbritannien von allen zu bekämpfenden Feinden in den europäischen Gewässern befreit hatte, wandte er aufs Neue seine Blicke auf den Schauplatz seines früheren Ruhms. Selbst mitten unter dem Waffengetöse verfolgte die Afrikanische Gesellschaft ihre mit aufgeklärten Ansichten und in menschenfreundlicher Absicht betretene Laufbahn; und die wichtigen und glänzenden Erfolge, welche ihre Bemühungen krönten, veranlaßten endlich die Regierung, an diesen Unternehmungen Theil zu nehmen und sie mit Mitteln auszustatten, über welche ein Privatverein nicht gebieten konnte. Barrow, der durch seine persönlichen Beobachtungen einige der wichtigsten Theile des europäischen Continents und anderer Festlande in ein helleres Licht gestellt hatte, übernahm die Hauptleitung, und beförderte und leitete jeden Schritt mit einer energischen Ausdauer und einem praktischen Blick, wie noch nie derartige Gegenstände in einem ähnlichen Grade behandelt worden waren. Die hinsichtlich Afrika's getroffenen, mit verschiedenartigen und ereignißreichen Resultaten gekrönten Maßregeln, gehören nicht in den Bereich des vorliegenden Werkes. Nachdem

aber der Unternehmungsgeist einmal erwacht war, beschränkte er sich nicht auf einen einzigen Punkt. Die Nordgewässer waren als ein Schauplatz gefährlicher Abentheuer ein halbes Jahrhundert hindurch unausgeforscht geblieben; und es herrschte in der That allgemein die Meinung vor, daß so viele vergebens unternommene Expeditionen die große Frage wegen des Vorhandenseins einer Durchfahrt für immer entschieden hätten; allein Barrow gewann, nachdem er mit seinem scharfen, durchdringenden Verstande die Sache genauer beleuchtet hatte, die Ueberzeugung, daß ein solcher Schluß durchaus ungegründet sei. Baffin hatte einst das große Meer, welches von ihm und nach ihm eine Bai genannt worden, in allen Richtungen befahren; allein seine Untersuchungen waren höchst oberflächlich und demnach ungenügend gewesen, um die ununterbrochene Küstenkette, womit auf den Karten die Bai umschlossen war, als Thatsache festzustellen. Auch ließ sich aus einigen auffallenden Umständen auf eine Verbindung zwischen dem grönländischen Meere einer- und dem Polarbassin und dem stillen Meere andererseits schließen Selbst mit Beziehung auf die Hudsonsbai waren seit dem von dem Parlamente ausgesetzten Preise von 20,000 L. und der großen Expedition unter Moore und Smith keine weitere Entdeckungen gemacht worden. Somit war die große Frage, an welcher man in England lange Zeit hindurch ein so großes Interesse genommen hatte, wieder in Anregung gebracht worden; und um sie zu entscheiden, schien nichts weiter erforderlich, als der umsichtige und unerschütterliche Muth, von dem die brittischen Seefahrer so ausgezeichnete Proben geliefert haben.

Im Jahre 1818 rüstete die Admiralität zwei Expeditionen aus, von denen die eine zu Entdeckungsversuchen hinsichtlich einer nordwestlichen Durchfahrt und die andere zu dem Versuche, über den Pol vorzudringen, bestimmt war. Jene, der wir hier zunächst folgen wollen, bestand aus der „Isabella" von 385 Tonnen, befehligt von Kapt.

John Roß, einem Offizier von Ruf und Erfahrung, welcher zweimal im baltischen Meere überwintert hatte, zur Vermessung des weißen Meeres gebraucht worden und nordwärts bis zur Bären = oder Cherie = Insel vorgedrungen war. Ein zweites Schiff, der „Alexander" von 252 Tonnen, wurde befehligt vom Lieutenant Parry, einem jungen Offizier von emporsteigenden Verdienst, der späterhin die von seinen Vorgesetzten auf ihn gefallene Wahl in vollem Maße gerechtfertigt hat.

Am 18. April segelten die Schiffe die Themse hinab und erreichten gegen Ende des Monats die Höhe der shetländischen Inseln. Am 27. Mai. bekamen sie Cap Farewell zu Gesicht, welches, wie gewöhnlich, von zahlreichen und hohen Eisbergen von verschiedenen Formen und Farben umlagert war. Am 14. Juni erreichten unsere Seefahrer die Wallfisch = Inseln, wo sie von dem Gouverneur der dänischen Colonie erfuhren, daß der verflossene Winter außergewöhnlich streng, die benachbarten Buchten und Straßen sämmtlich zwei Monate früher als gewöhnich zugefroren gewesen und einige der nordwärts von dieser Nation befindlichen Kanäle noch jetzt mit Eis bedeckt seien. Auch wurde hier der merkwürdige Umstand erzählt, daß die Eskimos, laut ihrer Aussage, über die ganze Breite der Bai, trotz dem, daß dieselbe nicht weniger als zweihundert engl. Meilen betrug, sehen konnten, was ein außerordentlicher Beweis der Stärke der Strahlenbrechung wäre; inzwischen läßt das Eis oft, wie die Erfahrung lehrt, irrthümlicher Weise Land erblicken. Am 17. Juni wurden die Seefahrer in der Nähe der Waygat = Insel in ihrer Fahrt durch einen undurchdringlichen Eiswall gehemmt und an einen Eisberg sich festzulegen genöthigt. Fünf und vierzig Grönlandsfahrer lagen um sie her. Beobachtungen, die auf dem Lande angestellt wurden, ergaben, daß die Waygatinsel auf dem Seekarten um nicht weniger, als fünf Längengrade irrthümlich aufgeführt worden war. Endlich brach das mit dem östlichen Gestade zusammenhängende

Eis los; es bildete zwar auf eine gewisse Strecke im Westen, wohin es getrieben war, einen ununterbrochenen und undurchdeinglichen Wall; indessen in dem Zwischenraum waren die Seefahrer im Stande, längs der Küste langsam vorzudringen, wobei sie sich durch enge und verwickelte Kanäle, zwischen Eisbergen und Treibeis, durcharbeiteten. Sie richteten nichts destoweniger ihren Cours nach den höher gelegenen Punkten der Bai und gelangten etwa unter dem 75. Breitengrade nach einer Küste, welche noch nie zuvor von Seefahrern besucht worden war. Sie wurden, wie vormals Baffin, von der großen Menge von Wallfischen in Erstaunen gesetzt, welche in diesen abgelegenen Regionen ruhig schlummerten, wo sie nie durch die Harpune beunruhigt worden waren. Am 7. August erhob sich auf derselben Höhe ein heftiger Sturmwind, der das Eis gegen die Schiffe trieb und auf diese Weise dessen schreckliche und gefährliche Gewalt zeigte. Eis und Schiffe wetteiferten nunmehr in der Stärke: die letzteren wurden mit solcher Gewalt an einander getrieben, daß die Anker und Kabeltaue nach der Reihe zerbrachen und zerrissen, und ein Boot, welches nicht mehr emporgewunden werden konnte, in Stücke zerrieben wurde. Glücklicher Weise wich in dem Augenblick, wo man eine gänzliche Vernichtung fürchtete, die Eismasse zurück, und die Schiffe entgingen, vermöge der außerordentlichen Stärke ihrer Bauart, ohne wesentlichen Schaden der Gefahr.

Längs einer hohen, gebirgigen Küste steuernd, kamen die Seefahrer an eine Stelle mit einem Stamm Eskimos zusammen, welcher unter allen menschlichen Wesen in einem Zustande der größten Abgeschlossenheit sich zu befinden scheint. Diese Eskimos hatten nie zuvor Menschen aus der civilisirten Welt oder überhaupt menschliche, von ihnen sich unterscheidende Wesen gesehen. Die Ersten, denen die Engländer sich näherten, gaben das Zeichen der größten Bestürzung und fürchteten, wie man später erfuhr, nachtheilige Folgen von dem bloßen Berühren die-

ser Wesen einer unbekannten Gattung. Nichtsdestoweniger scheinen sie im Innern zu den Fremdlingen sich hingezogen gefühlt zu haben; sie näherten sich, indem sie die aus ihren Stiefeln hervorragenden langen Messer fest hielten, und einander bedeutungsvoll anblickten. Nachdem sie bis zu einer sie von den Engländern scheidenden Kluft gekommen waren, gaben sie durch Zeichen zu verstehen, daß blos Saccheous, der Dolmetscher *), der eine gewisse Aehnlichkeit mit ihnen hatte, zu ihnen kommen dürfe. Dieser trat vor und bot seine Hand zum Gruße dar. Sie traten auf eine Weile erschreckt zurück; endlich wagte es der Kühnste unter ihnen die Hand zu berühren, und da er sie aus Fleisch und Blut bestehend fand, erhob er ein lautes Freudengeschrei, in welches drei andere einstimmten. Die übrigen Eskimos, acht an der Zahl, kamen nunmehr auch herbei, in Begleitung von 50 Hunden, welche ihre Gebieter mit einem entsetzlichen Geheul accompagnirten. Ross und Parry hielten jetzt den Zeitpunkt für geeignet, vorzutreten. Diese Bewegung erzeugte neue Schrecken und

---

*) Dieser junge Mann war ein geborener Grönländer, der Kapt. Newton, Befehlshaber des Grönlandsfahrers „Thomas und Ann" aus Leith, auf der Heimreise im J. 1816 begleitet hatte, im folgenden Jahre auf den Wallfischfang mit ausgezogen und darauf nach Europa zurückgekehrt war. Während der Zeit machte er bei seinem natürlichen Verstande bedeutende Fortschritte in den Elementarwissenschaften, zu deren Erlernung ihm seine Freunde in Leith auf alle Weise behülflich waren. Nachdem er zur Zeit der arktischen Expedition den Wunsch zu erkennen gegeben hatte, die Entdeckungsreise mitmachen zu dürfen und die Regierung durch Kapt. Basil Hall davon in Kenntniß gesetzt worden war, ward er sofort als Dolmetscher angenommen. Er leistete in dieser Eigenschaft, wie aus dem Reiseberichte hervorgeht, wesentliche Dienste; und nach seiner Rückkehr schickte ihn die Admiralität, von dem Wunsche geleitet, ihn auf den Fall einer künftigen Expedition gehörig unterrichtet zu sehen, zu diesem Zwecke nach Edinburg. Hier wurde er jedoch leider! im nächsten Frühjahr von einem hitzigen Fieber befallen und in wenigen Tagen hingerafft.

Neigung zur Flucht, nachdem jedoch die beiden Offiziere, auf den Rath von Saccheous, ihre Nasen gezupft hatten, wurde dieses Zeichen der Freundschaft gnädig angenommen. Es wurde ihnen jetzt ein Spiegel vorgehalten, und sie legten, als sie ihr Antlitz darin erblickten, das größte Erstaunen an den Tag; sie blickten sich einander eine Weile schweigend an und erhoben dann ein allgemeines Geschrei, dem ein lautes Gelächter der Freude und Ueberraschung folgte. Nächstdem machte das fremde Schiff einen Gegenstand ihrer Betrachtungen aus. Sie suchten das Wesen desselben dadurch zu erforschen, daß sie es gradezu befragten; denn sie hielten es für einen ungeheueren, seine unermeßlichen Flügel ausbreitenden und mit Vernunft begabten Vogel. Einer von ihnen richtete, nachdem er sich mit der größten Feierlichkeit an der Nase gezupft hatte, folgende Fragen an dasselebe: „Wer bist du? Woher kommst du? aus der Sonne oder aus dem Monde?" Da das Schiff sich schweigend verhielt, so wandten sich die Eingeborenen endlich an Saccheous, der ihnen versicherte, daß es ein aus Holz verfertigtes Gebäude und ein Werk menschlicher Kunst sei. Für sie, welche kein anderes Holz, als kleine Zweige und verkrüpeltes Heidekraut je gesehen hatten, waren die ungeheueren Planken und Masten des Schiffes Gegenstände des Erstaunens. Sie fragten unter andern auch, von welchem Thiere die enormen Felle herrührten, welche zu Segeln dienten. Ihrer Verwunderung folgte bald der Wunsch, einige der Gegenstände, auf welche ihre Blicke fielen, zu besitzen; jedoch machten sie wenig Umstände oder Unterscheidung, um denselben zu erreichen. Sie machten sich zuerst über einen Topmast und dann über einen Anker her, und da sie diese Dinge zu schwer fanden, so versuchte es einer von ihnen mit des Schmidts Amboß, und machte sich, da er diesen befestigt fand, wenigstens mit dem großen Schmiedehammer davon. Auch erregte es ihr Erstaunen, die Matrosen in die Masten steigen zu sehen, und nicht ohne langes Bedenken wagten

sie selbst sich auf die Strickleidern. Ein kleiner Dachshund war in ihren Augen ein verächtliches Geschöpf, außer Stande, Lasten zu ziehen oder in den Schlitten gespannt zu werden; wogegen das Grunzen eines Schweins sie in Furcht setzte.

Diese Wilden gehören offenbar, ihren Gesichtszügen, ihrer Gestalt und selbst ihrer Sprache nach, den Eskimos an — ein Menschenstamm, der über die Küsten des Polarmeers weit verbreitet ist. Sie scheinen in wenig oder gar keiner Verbindung mit den übrigen Eskimos zu stehen, von denen sie sich auch, trotz der Aehnlichkeit im Allgemeinen durch einige Charakterzüge unterscheiden. Das große oder kleine Boot, welches wir fast unwillkürlich an unserem Begriff von dem Grönländer knüpfen, ist hier gänzlich unbekannt. Sie suchen freilich einen großen Theil ihrer Nahrung in den Tiefen der Gewässer, erlangen sie jedoch nur dadurch, daß sie sich auf die Eisdecke begeben, welche die meisten Monate des Jahrs hindurch auf der Wasseroberfläche ruht. Uebrigens haben sie einen wichtigen Vortheil nicht blos vor anderen Eskimos, sondern auch vor den meisten civilisirten Eingeborenen Amerika's voraus. Das Land bringt nämlich Eisen hervor, welches mitelst scharfer Steine abgeplattet und in einen, aus dem Horn des See-Einhorns verfertigten Griff getrieben wird, und auf diese Weise Messer liefert, welche die von den benachbarten Stämmen aus Knochen verfertigten bei weitem übertreffen. Auch haben die Eskimos, von denen hier die Rede ist, hierin von den übrigen ebenfalls abweichend, einen König, welcher dem Anscheine nach mit mildem Scepter regiert; denn er wurde von ihnen als gerecht, sehr gütig und in hohem Grade beliebt geschildert. Unsere Seefahrer besuchten den Hof dieses arktischen Potentaten nicht; inzwischen erfuhren sie wenigstens noch soviel, daß er einen, aus Thran, Seehundsfellen und Narwalshörnern bestehenden Tribut erhob. Gleich anderen Grönländern hatten diese Eingeborenen Schlitten, welche von

großen und starken Hunden gezogen wurden; ihre Jagd beschränkte sich fast ausschließlich auf Hasen, Füchse von verschiedenen Farben, den Seehund und den Narwal. Sie wiesen mit Abschen die erkünstelten Leckereien, als Zwieback, Kuchen, oder geistige Getränke zurück; Thran, wie von dem Seehunde und dem Narwal strömt, kitzelte allein ihren Gaumen. Kapt. Roff, von Nationalgefühlen beherrscht, nannte diese Gegend die Arktischen Hochländer.

An dem nördlichen Theil dieser Küste beobachteten unsere Seefahrer eine merkwürdige Erscheinung, nämlich eine Reihe von Felsen, deren Schneedecke ihre ursprüngliche Weiße in eine karmoisinrothe Farbe umgewandelt hatte. Dieser rothe Schnee wurde nicht blos an Ort und Stelle untersucht, sondern auch eine Quantität desselben nach England gebracht und sowohl hier wie auswärts von den gelehrtesten Männern, welche über die Entstehung der Farbe verschiedene Meinungen aufgestellt haben, analysirt. Die neuesten Beobachtungen haben indessen, wie schon anderswo bemerkt worden ist, den vegetabilischen Urspung der Farbe nachgewiesen.

Nachdem Kapt. Roff, nunmehr Dudley, Cap Digges passirt hatte, befand er sich mitten unter den geräumigen Sunden, welche Baffin genannt, aber so unvollkommen beschrieben hatte. Roff scheint jedoch dieselbe Methode der Eile befolgt zu haben. Wenn er eine Bucht oder Oeffnung erblickte und sie in irgend einer Entfernung dem Anscheine nach von Land begrenzt sah, erklärte er sie sogleich für eine Bai und hielt jede weitere Untersuchung für überflüssig. Auch scheint er auf die Eiswälle, welche in vielen Fällen blos temporär waren, ein zu großes Gewicht gelegt zu haben. Er segelte an Wolstenholme und Whale Sounds sehr schnell vorbei, ohne selbst den Mündungen sich zu nähern; indem er voraussetzte, daß sie durch Eis versperrt wären und keine Hoffnung auf eine Durchfahrt darböten. Uebrigens muß eingeräumt werden, daß,

da diese Oeffnungen sich nordwärts erstreckten, sie unter diesem hohen Breitengrade nicht sehr günstig für eine Fahrt nach Westen erscheinen konnten. Er kam nunmehr zunächst an Sir Thomas Smith's Sund, den, wie man sich erinnern wird, Baffin als den geräumigsten und am meisten verheißenden in dem ganzen Umkreise dieser Küsten beschreibt. Er wurde mit größerer Aufmerksamkeit untersucht; indessen hegte Kapt. Roß die Meinung, er habe in einer Entfernung von achtzehn Seemeilen deutlich gesehen, daß derselbe völlig von Land umschlossen sei. Der Raum scheint zu groß für eine so positive Behauptung, und die Meinung, daß die Mündung durch Eis versperrt sei, scheint auf sehr seichten Gründen zu beruhen. Man kam darauf zu einer geräumigen Bai, die bisher unbekannt und unbeachtet geblieben war, und sodann zu dem Alderman Jones's Sund, nach Baffin; jedoch führte das Eis in den Mündungen und die anscheinende Begrenzung durch hohes Land im Innern, wie in den übrigen Fällen, zu schnellen und ungünstigen Schlüssen.

Die Jahrszeit war jetzt schon etwas vorgerückt, der Augustmonat nahete sich seinem Ende, die Sonne ging nach einem fortwährenden Tage von drittehalb Monaten bereits wieder unter, und ein dichter Nebel machte die langen Nächte um so schauerlicher. Das in einiger Entfernung den Blicken sich darstellende Land bestand aus sehr hohen und steilen Bergen, jedoch auch hin und wieder bewohnbaren Stellen. Ueber eine südlich von einem Vorgebirge, welches Cap Charlotte genannt wurde, gelegene weite Oeffnung wurde auf die gewöhnlich rasche Weise ein Urtheil gefällt. Am 30. August gelangten die Schiffe an eine höchst prachtvolle, durch hohe Berge von besonderer Größe begrenzte Bucht, wo das spiegelglatte und vom Eise freie Meer so einladend war, daß man unmöglich umhin konnte, hier einzulaufen. In diesem Kanal, der sich bald als der Baffinsche Lancastersund auswies, drang man gegen dreißig Meilen vor, und während dieser Fahrt

waren die Mastkörbe stets von Offizieren und Matrosen besetzt, die von enthusiastischen Hoffnungen erfüllt waren und die Meinung hegten, daß dieser Sund auf einen glücklichen Erfolg in einem höheren Grunde schließen lasse, als diejenigen, an denen man so schnell vorüber geeilt war. Kapt. Roß und diejenigen, mit denen er sich berieth, theilten jedoch nicht diese sanguinischen Hoffnungen. Der Erstere glaubte eine quer über den Sund laufende hohe Bergkette zu erblicken, und obgleich ein großer Theil derselben in dichte Nebel gehüllt war, so wurde dennoch eine Durchfahrt in dieser Richtung für unmöglich gehalten. Da indessen das Meer offen war, so wurde die Fahrt fortgesetzt, bis etwa um 12 Uhr der Wundarzt-Assistent Beverley aus dem Mastkorbe herunter kam mit der Nachricht, daß er das Land sich fast in gerader Richtung über die ganze Bai habe erstrecken sehen. Hierauf wurden, wie erzählt wird, alle Hoffnungen selbst von denen, welche die sanguinischsten gehegt hatten, aufgegeben, und Kapt. Roß drang blos zu dem Zwecke weiter vor, um einige Beobachtungen über die Magnetnadel anzustellen.

Nachdem um 3 Uhr das Wetter sich aufgeklärt hatte, kam der Commandeur selbst aufs Verdeck und sah nun, wie behauptet wird, deutlich eine quer über die Bai in ununterbrochener Reihenfolge sich erstreckende und mit den beiden Ufern zur Rechten und Linken zusammenhängende Bergkette vor sich liegen; und da zugleich das Wetter unbeständig zu werden anfing, so gab er das Signal zur Rückkehr aus dem Sunde. Lieutenant Parry erklärt jedoch, daß ihm auf der „Isabella" dieses Signal durchaus unerklärbar geschienen habe, da er selbst von den sanguinischsten Hoffnungen erfüllt gewesen und nicht einen einzigen Grund für eine so plötzliche Rückkehr sich habe denken können; inzwischen gebot ihm seine Pflicht, Folge zu leisten.

Nachdem die Mündung dieses großen Kanals wieder erreicht worden war, fuhr Kapt. Roß längs der West-

küste der Baffins-Bai und Davis's Straße südwärts zu steuern fort, ohne eine Einfahrt zu entdecken, welche zu ähnlichen Hoffnungen, wie der Lancastersund, berechtigt hätte. Blos die Cumberlandstraße kam demselben an Weite gleich; jedoch konnte dieselbe blos unter die höheren Breitengrade der Hudsonsbai führen und hatte daher eine geringe Wahrscheinlichkeit hinsichtlich einer ungehinderten Durchfahrt in das arktische Meer für sich. Nachdem daher einige dieser Küsten vermessen worden waren, wurde früh im October die Heimreise angetreten.

Kapt. Roß kam nach England zurück mit der festen Ueberzeugung, daß Baffins Beobachtungen vollkommen richtig waren und daß der Lancastersund, seiner Ansicht nach eine Bai, keine Durchfahrt in die westlichen Gewässer darbiete; oder wenn sich auch eine solche zwischen den Bergen finden sollte, sie wegen des dort angehäuften Eises stets unbefahrbar sein würde. Indessen wurden die einsichtsvollen Männer, welche die Expedition mit einem so großen Eifer und nach einem so großen Maßstabe ausgerüstet hatten, weder durch diese Schlüsse, noch durch die ihnen zum Grunde liegenden Vordersätze überführt; und insbesondere waren ihnen die Gründe, vermöge deren der Lancastersund, eine so herrliche und so geräumige Straße, und der mit Beziehung auf Entdeckungen im Westen eine so günstige Lage hatte, so plötzlich verlassen worden war, völlig unzulässig. Derselben Meinung traten mehrere Offiziere und insbesondere der Lieutenant Parry bei, der, obgleich der zweite im Oberbefehl, bei jener Gelegenheit nicht um Rath gefragt worden war, und der das Aufgeben jedes Entdeckungsversuches in dem entscheidenden Augenblicke für ganz unverantwortlich erklärte. Kurz, es wurde beschlossen, eine neue Expedition auszurüsten und die Leitung derselben Hrn. Parry zu übertragen, damit dieser womöglich seine eigenen sanguinischen Hoffnungen und die seiner Vorgesetzten verwirklichen möchte. Er wurde mit dem „Hekla" von 375 Tonnen und mit 58 Mann

Besatzung, so wie mit der Cutterbrig „Griper," von 180 Tonnen und mit 36 Mann, unter dem Befehl des Lieutenants Liddon, ausgestattet. Diese Fahrzeuge wurden so stark und so geeignet wie möglich für die Schiffahrt in den Polarwässern gemacht, und mit reichlichen Mundvorräthen auf zwei Jahre, einer Menge antiskorbutischer Mittel, so wie überhaupt mit Allem versehen, was die Mannschaft in den Stand setzen konnte, die strengste Kälte eines Polarwinters zu ertragen.

Lieutenant Parry, der die Aufgabe hatte, allen seinen Vorgängern auf der Entdeckungslaufbahn in den arktischen Gewässern den Rang abzulaufen, ging am 11. Mai 1819 unter Segel und passirte am 20. die nördlichste Spitze der orkadischen Inseln. Er versuchte über das atlantische Meer in der Parallele des 58. Breitengrades zu segeln, und obgleich in der ersten Hälfte des Junimonats mit anhaltender ungünstiger Witterung kämpfend, bekam er dennoch am 15. Juni in einer muthmaßlich nicht geringern als vierzig Seemeilen großen Entfernung die Cap. Farewell bildenden hohen Felsen zu Gesicht. Am 18. trafen die Schiffe zuerst mit Eisbergen zusammen, während zu gleicher Zeit die Luft mit Meven, Sturmvögeln, Seeschwalben und anderen geflügelten Bewohnern der nordischen Regionen angefüllt war. Parry machte jetzt den Versuch nord- und westwärts, in der Richtung von Lancastersund, durch die Eismassen vorzudringen; allein diese umlagerten ihn plötzlich, und am 25. waren die beiden Schiffe so fest gerathen, daß ihre Buge durch keine menschliche Gewalt um einen einzigen Strich des Kompasses nach der einen oder andern Seite gerichtet werden konnten. Sie blieben in dieser unbeweglichen, jedoch sicheren Stellung bis zum Morgen des zweiten Tages, wo ein gewaltsames Rollen der See das Eis lös'te und dessen Trümmer mit solcher Heftigkeit gegen die Schiffe trieb, daß diese blos vermöge ihrer starken Bauart vor einer wesentlichen Beschädigung bewahrt wurden. Man war nunmehr

darüber aus, sie so schnell wie möglich aus dem Eise zu befreien; gab den Plan, nach dem Lancastersunde auf dem geradesten Wege vorzudringen, auf und steuerte vorwärts längs dem Rande des großen Eisfeldes, um auf diese Weise wo möglich in ein offenes Fahrwasser zu gelangen. Auf dieser Fahrt überzeugte man sich von der Wahrheit der Aussage Davis's, daß nämlich in dem engsten Theile dieser, unrichtiger Weise Davis's-Straße genannten großen See die auf beiden Seiten liegenden Küsten zu gleicher Zeit gesehen werden können; und drang endlich bis zu den Weiber-Inseln (Women's Islands) und Hope Sanderson, etwa unter dem 73. Breitengrade vor. Da es jetzt wahrscheinlich war, daß jeder Schritt vorwärts von dem Ziele immer weiter abführen würde, so entschloß sich Parry zu einem verzweifelten Vordringen nach Westen. Durch einen mäßigen Wind begünstigt wurden die Schiffe zwischen die Eistrümmer getrieben und mittelst Anker, die man in das Eis senkte, fortgezogen; obgleich bald die Hindernisse immer schwerer zu beseitigen waren, bis endlich die Schiffe wieder festsaßen und man, da zugleich ein starker Nebel sich einstellte, in einem geringen Grade im Stande war, von irgend einer günstigen Veränderung Gebrauch zu machen. Nichts destoweniger wurden im Laufe einer Woche die Schiffe, obgleich wiederholt und bisweilen gefährlich vom Eise umlagert, von einem offenen Fahrwasser zum andern fortgezogen, bis endlich blos noch ein langes Eisfeld sie von einer weiten offenen See im Westen trennte. Nachdem man mittelst eines mühsamen Sägens durch dieses Hinderniß sich durchgearbeitet hatte, war man im Stande, sich von dem großen Eisbollwerke gänzlich frei zu machen, und sah nun mehr das westliche Ufer frei vom Eise vor sich liegen.

Die Seefahrer steuerten jetzt in gerader Richtung auf den Lancastersund zu und befanden sich am 30. Juli an der Mündung desselben. Außerordentliche Empfindungen bemächtigten sich ihrer, als sie diesen großartigen Kanal

mit den hohen Felsen, die ihn bewachten, wieder erkannten und dabei bedachten, daß nach einem sehr kurzen Zeitraume das Schicksal ihrer großen Unternehmung entschieden sein würde. Sie mußten sich übrigens noch mit Geduld waffnen, da ein in gerader Richtung aus dem Sunde kommender frischer Wind ihnen nur eine langsame Fahrt aufwärts gestattete. Dabei aber war kein Anschein zu einem Hinderniß durch Eis oder Land vorhanden und selbst die hohen Wellen, die aus dem Sunde sich herabwälzten und wiederholt an die Kajütenfenster schlugen, wurden als die Anzeichen einer offenen See im Westen betrachtet. Der „Hekla" ließ den „Griper" zurück, ohne jedoch selbst rasch vorzudringen, bis am 3. August ein Ostwind sich erhob und beide Fahrzeuge schnell vorwärts trieb. Eine Menge Segel wurden beigesetzt und die Schiffe segelten wie im Triumphe dem Westen zu. Die Gemüther unserer Seefahrer waren mit ängstlichen Erwartungen und Zweifeln erfüllt. Die Mastkörbe waren mit Offizieren und Matrosen besetzt und den dann und wann herunter gelangenden Nachrichten wurde die gespannteste Aufmerksamkeit geschenkt. Sie hatten noch immer eine ungehinderte Fahrt. Verschiedene Vorgebirge und Buchten in Norden und Süden passirten sie und dieselben wurden in der Eile Croker Bay, Navy Board Inlet u. s. w. genannt; sie zu untersuchen, lag jedoch jetzt außer dem Zweck. Der immer frischer werdende Wind führte sie erwünschtermaßen vorwärts und so erreichten sie um Mitternacht die westliche Länge von 83½° sie waren nun mehr 150 (engl.) Meilen von der Mündung der großen Straße entfernt und diese hatte noch immer eine Breite von 50 Meilen. Der glückliche Erfolg der Expedition war jetzt, wie sie freudig hofften, der größten Wahrscheinlichkeit nach entschieden.

Der „Hekla" zog jetzt einen Theil der Segel ein, um es dem „Griper" möglich zu machen, ihn einzuholen, was unter dem 85 Längengrade geschah. Beide setzten darauf gemeinschaftlich die Fahrt fort und gelangten unter 87° 30′

W. L. an zwei neue Buchten, denen die Namen Burnet und Stratton beigelegt wurden, und darauf an ein kühn sich erhebendes Vorgebirge, welches Fellfoot genannt wurde, und dem Anscheine nach den Schluß dieser langen Küstenlinie bildete. Die noch immer aus dem Norden und Westen herausrollenden und langgedehnten Wellen, so wie die oceanartige Farbe des Wassers mehrten bei den Seefahrern die schmeichelhafte Hoffnung, daß sie bereits die Straßen- und Buchten-Gegend zurückgelegt hätten und jetzt auf der weiten Fläche des Polar-Bassins dahin eilten. Kurz, man hoffte, daß ihrer Fahrt nach dem Eiskap, der westlichsten Grenze von Amerika, fortan nichts mehr im Wege stehen würde. Es ließ sich zwar bald darauf Land blicken, es war aber, wie sich ergab, nur eine Insel von nicht großem Umfange. Allein jenseits Cap Fellfoot wurde mehr Land entdeckt, welches sich als die Mündung einer rechts sich ausdehnenden schönen Bai, welche Maxwell-Bai genannt wurde, auswies. Eine am Horizont unbegrenzte See stellte sich noch immer den Blicken der Seefahrer dar; diese wurden zwar etwas beunruhigt, als sie südwärts eine in ununterbrochener Reihenfolge sich ausdehnende Eisbank wahrnahmen; da sie jedoch eine offene Bahn vor sich sahen, so hofften sie, daß sich diese Bank blos als ein abgelös'ter Eisstreifen ausweisen würde. Allein bei weiterem Vordringen entdeckten sie zu ihrer großen Bestürzung, daß das Eis mit einer compakten und undurchdringlichen Masse zusammenhing, welche, mit der westlichen Spitze der Maxwell-Bai in Verbindung stehend, sich quer über den ganzen Kanal erstreckte. Sie sahen sich daher genöthigt, sofort umzukehren, um nicht von dem Eise, an dessen Ecken die Wellen mit furchtbarer Gewalt sich brachen, eingeschlossen zu werden. Die Offiziere waren jetzt mit fruchtlosen Versuchen, weiße Wallfische zu fangen, beschäftigt, als das Wetter sich aufklärte und man im Süden eine offene See von dunkeler Farbe gewahrte. Parry, welcher hoffte, daß man hier zu einer freien Durchfahrt unter einem südlicheren Brei-

tengrade gelangen würde, schlug diese Richtung ein und erreichte bald die Mündung eines, dem Anscheine nach im Hintergrunde nicht begrenzten, zehn Seemeilen breiten Kanals, dessen am Eingange befindlichen beiden Vorgebirge er Cap Clarence und Cap Seppings nannte.

Da die Seefahrer die westliche Küste dieses Kanals stark mit Eis besetzt fanden, so hielten sie sich längs der östlichen, wo sie ein breites und offenes Fahrwasser hatten. Diese Küste war die traurigste und ödeste, welche sie in der arktischen Welt je gesehen, indem auf demselben Raum kein Zeichen animalischen oder vegetablischen Lebens wahrzunehmen war. Die Schiffahrt wurde durch die völlige Unregelmäßigkeit der Magnetnadel, welche, bei der offenbaren Annäherung zum magnetischen Pol, eine übermäßige aller Berechnung spottende Variation zeigte, so daß die Kompasse als unnütze Geräthschaften bei Seite gesetzt wurden, sehr erschwert. Unsere Seefahrer segelten gegen 120 engl. Meilen diesen Kanal hinauf, dessen zunehmende Breite sie mit entsprechenden Hoffnungen erfüllte; allein plötzlich sahen sie zu ihrer außerordentlichen Bestürzung, daß das Eis von seiner parallelen Bahn ablenkte und an eine Landspitze anschoß, welche die südlichste Grenze der Ostküste zu bilden schien. Diesem Vorgebirge legten sie den Namen Cap Kater bei. Auch im Westen schien das Meer von großen und ausgedehnten Eismassen bedeckt, indem am Horizont ein glänzender und blendender Eisblink von Ufer zu Ufer sich erstreckte. Der Name Prinz-Regent wurde dieser geräumigen Bucht beigelegt, von welcher Parry in hohem Grade vermuthete, daß sie mit den Hudsonsbai in Verbindung stehe. Er entschloß sich nunmehr, auf die alte Station zurückzukehren und dort die Gelegenheit abzuwarten, wo das Weichen des Eises den Schiffen die Fahrt nach Westen gestatten würde. Diese Station wurde mitten durch Eis und Nebel nicht ohne Schwierigkeit erreicht. An den Prinz Leopolds Inseln, wo sich die Schiffe am 15. August befanden, war das hellschimmernde Eis

so undurchdringlich wie je, und von der Spitze eines hohen Hügels konnte man kein offenes Fahrwasser, glücklicher Weise aber auch kein Land wahrnehmen. Am 18. arbeiteten sich die Seefahrer, nachdem sie noch einmal wieder dicht an das nördliche Ufer gelangt waren, etwas vorwärts und zugleich brachten einige Regenschauer und Schneegestöber mit heftigem Winde gepaart, eine solche Wirkung hervor, daß am 21. das sämtliche Eis verschwunden war und man es sich kaum denken konnte, daß dies hier die nämliche See sei, welche noch kurz zuvor, so weit das Auge reichen konnte, mit unzähligen Eismassen bedeckt gewesen war.

Parry steuerte jetzt mit allen Seegeln dem Westen zu und passirte, obgleich aus Mangel an Wind nur langsam vordringend, die Radstock-Bai, die Vorgebirge Hurd und Hotham, so wie die Beechey-Insel, worauf er an eine schöne und breite nordwärts laufende Bucht gelangte, welcher er den Namen Wellington, den größten der Zeit beilegte. Da die Einfahrt in dieselbe offen war, so würde er keinen Anstand genommen haben, einzulaufen, wenn nicht vor ihm längs der Südküste einer Cornwallis genannten Insel ein ebenfalls offenbarer Kanal die gerade Richtung nach Westen genommen und ihn so veranlaßt hätte, dieser Richtung unbedingt den Vorzug zu geben. Die Wellingtonsbai wurde jetzt von den Seefahrern — so hoch hatten sich ihre Hoffnungen gesteigert — als die westliche Grenze des von der Baffinsbai nach dem Polarmeer, welches sie, wie sie in geringem Maße zweifelten zu befahren im Begriffe ständen, sich erstreckenden Landes bildend betrachtet. Aus diesem Grunde nahm der Lieutenant Parry keinen Anstand, diesem, eine so erwünschte Verbindung begründenden großen Kanal den verdienten Namen Barrowsstraße, nach dem hochgeschätzten Beförderer der Expedition, beizulegen. Da jetzt ein günstiger Wind sich erhob, so segelten unsere Seefahrer fröhlich und triumphirend längs der ausgedehnten Küste der Cornwallis-

Insel, später eine größere Insel, Bathurst, und darauf eine kleinere, Byam Martin genannt, entlang. Auf dieser letzten Höhe gewannen sie nach einigen Beobachtungen die Ueberzeugung, daß sie den, wahrscheinlich etwa unter dem 100. Grade W. L. (von Greenwich) gelegenen magnetischer Meridian, wo der Kompaß statt geradewegs nach Norden, geradewegs nach Süden gezeigt haben würde; passirt hätten. Die Schiffahrt wurde jetzt außerordentlich schwierig wegen des dichten Nebels, der nicht bloß die Unannehmlichkeit hatte, daß die Takelage steif fror, sondern auch, da der Kompaß noch immer unbrauchbar war, die Entfernung aller Mittel bewirkte, die Richtung der verfolgten Bahn kennen zu lernen. Man war genöthigt, sich nach der Lage des Landes und Eises zu richten. hielt sich so viel wie möglich auf einer und derselben Linie und nahm bisweilen die seltsamsten Experimente vor, um den richtigen Punkt zu ermitteln. Trotz allen diesen Hindernissen erreichte man die Küste einer Insel, die größer war, als irgend eine der bisher endteckten, und Melville-Insel genannt wurde. Der Wind ließ jetzt nach und man vermochte nur dadurch, daß man die Schiffe von dem einen Punkte bis zum andern fortzog, langsam vorzudringen, bis am 4. September Parry seiner Mannschaft anzeigen konnte, daß sie den 110 Grad westlicher Länge (von Greenwich) erreicht und sich dadurch Anspruch ouf die von dem Parlamente der ersten Mannschaft, welche bis zu diesem Meridian vordringen würde, ausgesetzte Belohnung von 5000 Pf. St. erworben hätten. Die Seeleute drangen nunmehr mit verdoppeltem Eifer vor, sahen sich aber durch einen undurchdringlichen Eiswall in ihrer Fahrt gehemmt. Sie warteten fast vierzehn Tage, in der Hoffnung, durchdringen zu können; allein gegen den 20. wurde ihre Lage bedenklich. Das neue Eis fing an sich schnell auf der Wasseroberfläche zu bilden und daß es nicht zu einer compakten Masse wurde, verhinderten blos noch Wind und Wellen; so daß Parry die Ueberzeugung gewann, daß die Schiffe unten in der

See einfrieren würden, sobald nur auf eine Stunde Windstille einträte. Es blieb daher keine andere Wahl übrig, als umzukehren und in einen der beiden anscheinend guten Häfen, welche man kurz zuvor an den Küsten der Melville-Insel endeckt hatte, einzulaufen. Man wählte den westlichen Hafen, da dieser allein volle Sicherheit darbot; man erreichte ihn doch erst am 24. und war zugleich genöthigt, sich durch eine, in ihm befindliche große Eismasse auf eine Strecke von zwei englischen Meilen durchzuarbeiten. Um dies zu bewerkstelligen, bezeichneten die Seeleute mittelst Stäbe zwei parallel laufende, etwas mehr, als die Breite des größten Schiffes betrug, von einander entfernte Linien, durchschnitten dann das Eis in der Richtung dieser Linien, durchsägten es darauf in die Quere und trennten entlich die auf solche Weise abgelöſ'ten Stücke in diagonaler Richtung; die Eistrümmer wurden sodann aus dem Fahrwasser geflößt; wobei man bei günstigem Winde Bootsegel auf ihnen ausspannte, damit sie desto schneller fortgetrieben würden. Am 26. waren die Schiffe bei einer Entfernung einer Kabeltaulänge vom Strande und fünf Faden Tiefe festgelegt. Eine Zeitlang wurde täglich um sie her aufgeeiſ't; da sich dies jedoch bald als eine end und nutzlose Arbeit auswies, so ließ man die Fahrzeuge auf die Dauer des Winters regelmäßig einfrieren.

Parry war jetzt darauf bedacht, der ausgedehnten Gruppe großer Inseln, welche er passirt hatte, einen Namen beizulegen. Er nannte sie Anfangs Neu-Georgien; nachdem es ihm jedoch beigefallen war, daß bereits eine große Insel im stillen Meere diesen Namen führte, so nannte er sie „die Nord-Georgischen Inseln“, nach Sr. Maj. Georg III., dessen Regierung sich durch die Erweiterung der nautischen und geographischen Kenntnisse so sehr ausgezeichnet hatte.

Die Schiffe waren nunmehr auf die Dauer eines langen und traurigen Winters eingeschlossen, und der Oberbefehlshaber verwendete mit umsichtiger Thätigkeit und einer mit

Güte gepaarten Festigkeit seine ganze Aufmerksamkeit darauf, jene Uebel zu mildern, welche, selbst unter geringeren Breitengraden, eine Ueberwinterung in den Nordpolgestaden so unheilvoll gemacht haben. Da die Mundvorräthe in reichem Maße vorhanden waren, so erhielten die Matrosen wöchentlich ein Pfund Donkinschen präservirten Fleisches und ein Nösel concentrirter Suppe, statt eines Pfundes Pökelfleisch; Bier und Wein statt des Brantweins, und eine gewisse Quantität Sauerkraut, Pickeln und Essig. Auch wurden sie täglich zusammenberufen und mußten in Gegenwart der Offiziere Citeronensaft mit Zucker verschlukken, da wegen ihrer Sorglosigkeit nicht zu erwarten stand, daß sie dieses heilsame Getränk aus freiem Antriebe genießen würden. Auch wurden ihr Zahnfleisch und andere Theile des Körpers täglich untersucht, nun die ersten Symptome des Skorbuts sofort entdecken zu können. Es war nothwendig, mit dem Brennmaterial sehr hauszuhalten, da die geringe Quantität Moos und Torf oder Rasen, welche auf der Insel gewonnen werden konnte, wegen ihrer zu großen Feuchtigkeit zum Brennen nicht geeignet war. Das Zwischendeck wurde in einer sehr behaglichen Wärme dadurch erhalten, das man den Kochapparat in die Mitte stellte und noch einige andere Arrangements zu demselben Zwecke traf; jedoch setzten sich der Rauch und Dampf und selbst der Athem in den von den Feuerungsplätzen fernsten, so wie in den Schlaf-Stellen zuerst als Feuchtigkeit und dann als Eis an, so daß ein Theil der täglichen Beschäftigung darin bestand, diese Uebelstände zu entfernen und die feuchten Stellen zu trocknen.

Parry wurde gleich anfangs gewahr, daß nichts so sehr dem Skorbute entgegen zu wirken geeignet sei, als wenn die Gemüther in einem lebhaften und fröhlichen Zustande erhalten würden. Die von ihm zu diesem Zwecke entworfenen Plane waren sehr ovigineLL und erwiesen sich als sehr erfolgreich. In einer von Ländern, wo daß Drama passend erscheinen mag, in der That sehr fernen Region

wurden Anordnungen getroffen, um dann und wann ein Bühnenstück aufführen zu können. Der Lieutenant Beechey wurde mit der Leitung beauftragt; und die Offiziere überhaupt machten die Schauspieler. Schon die dadurch unter der Mannschaft hervorgebrachte Spannung und die lärmenden Vorkehrungen zur Errichtung einer Bühne waren von heilsamer Wirkung; und bei der Eröffnung des Nord-Georgischen Theaters mit „Miss in her Teens"*) geriethen die kräftigen Seeleute vor Lachen fast außer sich. Vielleicht mochte dabei auch der Umstand mitwirken, daß sie ihre Offiziere in einer so seltsamen und neuen Lage erblickten; genug, diese Zerstreuung unter dem Polarhimmel fand allgemeinen Beifall. Nachdem der Vorrath an Schauspielen in einem oder zwei Bänden erschöpft war, wurden Originalstücke geschrieben und später in eine kleine Sammlung gebracht. Eine andere Quelle der Zerstreuung fanden die Offiziere in der Nord-Geographischen Zeitung, welche von Kap. Sabine redigirt wurde, und ein Jeder wurde eingeladen, zu dieser Chronik der Eisregionen Beiträge zu liefern. Selbst diejenigen, welche Anstand nahmen, als Schriftsteller aufzutreten, belebten den Kreis durch scharfe, aber nicht verletzende witzige Kritiken.

Es war der 4. November gekommen und an diesem Tage mußte nach der Berechnung die große Feuerkugel — die Sonne — Abschied nehmen; jedoch ein dicker Nebel verhinderte, ihr ein förmliches Lebewohl zu sagen und den Zeitpunkt genau zu bestimmen, bis zu welchem sie ver-

---

*) Läßt sich im Deutschen wörtlich nicht wiedergeben; inzwischen bedeuten die obigen Worte so viel als ein Mädchen, welches ihr zwölftes Jahr zurückgelegt und das zwanzigste noch nicht erreicht hat, also entweder dreizehn (thirteen,) vierzehn (fourteen) oder auch siebenzehn (seventeen) u. s. w. alt ist, mit anderen Worten mannbar zu werden anfängt.

Anm. d. Uebers.

möge der Strahlenbrechung noch sichtbar blieb. Was übrigens diesen letzteren Gegenstand betraf, so wurde versichert, daß man die Sonne noch am 11. vom Mastkorbe aus gesehen habe. Mitten unter verschiedenartigen Beschäftigungen und Vergnügungen kam der kürzeste Tag fast ganz unerwartet heran, und die Seeleute beobachteten nun mit Vergnügen das allmählig stärker werdende Zwielicht am Mittage. Am 28. Januar konnte mit unbewaffneten Augen kein Fixstern um Mittag wahrgenommen werden. Am 1. und 2. Februar blickte man nach der Sonne umher, jedoch wegen des vorhandenen Nebels vergebens, und erst am 3. wurde sie von dem großen Mastkorbe des „Hekla" aus wahrgenommen. Während der dicksten Finsterniß der Polarnacht hatten die Offizire, sobald sich das kurze Zeit währende Zwielicht eingestellt hatte, regelmäßig einen zwei- oder dreistündigen Spaziergang gemacht doch vermieden sie, über eine englische Meile sich zu entfernen, um nicht von Schneegestöber überfallen zu werden. Diesen Spaziergängen einige Manichfaltigkeit zu geben, dazu fehlte es hier an Gelegenheit. Eine öde einförmige Fläche, welche Land und Meer, mit ihrer blendend weißen Decke darboten; der Anblick der Schiffe; der aus ihnen aufsteigende Rauch und die durch die ruhige und kalte Luft bis zu einer außerordentlichen Ferne sich pfortpflanzenden Töne menschlicher Stimmen verliehen dieser Winterscene einiges Leben. Demungeachtet setzten die Offiziere ihre Spaziergänge tägtich fort und zu derartigen Körperbewegungen wurden auch die Matrosen gezwungen, welche, wenn das Wetter sie abhielt, das Schiff zu verlassen, wenigstens auf dem Verdecke umherspringen mußten, wozu mit einer Drehorgel der Takt gegeben wurde. Dieser Bewegung schenkten sie anfangs keinen Beifall; da jedoch keiner Einwendung Folge gegeben wurde. so machten sie zuletzt einen fröhlichen Scherz daraus.

Durch alle diese Mittel wurde der Gesundheitszustand am Bord der Schiffe auf eine erstaunenswürdige Weise

aufrecht erhalten. Im Anfange Januars war es blos der Stückmeister Scallon, der Anfangs in den Schenkeln und dann im Zahnfleische Symptome spürte, welche offenbar das Vorhandensein des Skorbuts andeuteten, der durch die große Menge Dampf, der sich um seine Schlafstätte angesammelt hatte, herbeigeführt zu sein schien. Kaum war diese Entdeckung gemacht worden, als auch sogleich alle am Bord befindliche antiskorbutische Mittel, als Limonensaft, Pickles, Sprossenbier u. s. w. in Requisition gesetzt wurden, auch eine kleine Quantität Senf und Kresse, aus der über der Ofenröhre angebrachten Gartenerde genommen, ihnen beigefügt ward; und die Wirkung dieser Mittel war der Art, daß der Patient nach Verlauf von neun Tagen ohne Beschwerde wieder umhergehen konnte. Später gegen das Frühjahr kamen weniger bedenkliche Krankheits-Fälle vor, welche jedoch durch einen Zufall etwas verschlimmert wurden. Während nämlich die Mannschaft auf dem Verdecke ihre gewöhnlichen Bewegungen nach dem Takte der Musik machte, sah man ein am Strande errichtetes und einen Theil der kostbarsten Instrumente enthaltendes Gebäude in Flammen stehen. Die Mannschaft eilte augenblicklich an Ort und Stelle, riß das Dach mittelst Taue herunter, riß ebenfalls einen Theil der Seitenwände ein und wurde auf diese Weise in den Stand gesetzt, die Flammen durch große Schneemassen zu ersticken. Jetzt aber boten ihre Gesichter einen merkwürdigen Anblick dar, indem Nasen und Backen weiß von Frost waren, so das der Schiffsarzt und dessen Gehülfen sich genöthigt sahen, von dem einen zum Andern zu eilen, um in jene Körpertheile durch Reiben mit Schnee wieder Leben zubringen. Bei einem von der Mannschaft wurde die Abnahme mehrerer Finger nothwendig, und nicht weniger als sechszehn Mann vermehrten die Zahl der Krankenliste.

Die der Landthier-Welt angehörenden Bewohner der Polargegenden verschwanden früh im Winter. Die Offi-

ziere unternahmen am 15. October, einem sehr schönen Tage, obgleich das Thermometer 47° unter dem Gefrierpunkt zeigte, eine Jagdpartie, trafen jedoch weder ein Haselhuhn noch ein andererś Thier, welches zum Wilde hätte gerechnet werden können, an. Denn alle Thiere dieser Art waren, diese Wintergegenden fliehend, über die Gewässer nach Amerika gewandert. Blos ein Rudel Wölfe, welche während der Nacht den Mannschaften mit ihrem Geheul ein Ständchen brachten, jedoch keinen Angriff wagten, vielmehr alle Vorsicht gebrauchten, um nicht gefangen zu werden, war zurück geblieben. Ein schöner weißer Fuchs ward gefangen und ein Liebling der ganzen Mannschaft. Am 12. Mai sagte ein Mann aus, daß er ein Schneehuhn gesehen habe; und da hierdurch die Aufmerksamkeit rege gemacht worden war, so ging Hr. Beverley am folgenden Tage auf den Fang dieser Vögel aus, es gelang ihm auch, eines derselben habhaft zu werden, und am 15. wurden selbst drei Völker entdeckt. Auch wurden Fußtapfen von Rennthieren wahrgenommen, die sich, nach den Spuren im Schnee zu urtheilen, nordwärts begeben hatten. Von jetzt an wurden Schneehüner in ziemlich großer Menge gefangen und ganz und gar zu einem Gemeingut gemacht, indem sie unter die ganze Mannschaft gleichmäßig vertheilt und blos die Kranken begünstigt wurden. Auch fand man zwischen dem Schnee einen Ueberfluß an Sauerampfer, das kräftigste Gegenmittel wider den Skorbut. Durch diesen Zuwachs an Nahrungsmitteln und durch die milder werdende Witterung wurde vor Anfang des Junimonats die Gesundheit der Mannschaft, die sich gegen Ende des Märzmonats in einem etwas beunruhigenden Zustande befunden hatte, völlig wiederhergestellt. Inzwischen wurden sie auf ihren sich jetzt mehr ausdehnenden Excursionen in hohem Grade belästigt durch die von dem Glanze des Schnee's herrührende unangenehme Augenentzündung oder Schnee-Blindheit, wie sie genannt wird. Sie wurde in wenigen Tagen durch kalte Umschläge geheilt, und man beugte ihr in Zukunft

durch eine Hülle über die Augen oder durch das Tragen von Brillen, deren Gläser durch Flor ersetzt wurden, vor.

Am 16. März wurde das Nord-Georgische Theater mit einem passenden Epilog geschlossen und die allgemeine Aufmerksamkeit war jetzt auf die Mittel, die Schiffe aus dem Eise zu befreien, gerichtet. Am 17. Mai waren dieselben durch die Bemühungen der Mannschaft rund umher in so weit frei gemacht worden, daß sie bewegt werden konnten, vor dem Hafen aber lag das Eis unbeweglich. Diese Zwischenzeit einer peinlichen Unthätigkeit wurde von Parry zu einer Excursion über die ganze Melville-Insel benutzt. Der Boden war meistentheils noch mit erweichtem Schnee bedeckt und auch die freien Stellen waren sehr kahl, wenn gleich hin und wieder einzelne grüne Plätze sich fanden. In den Ebenen fanden sich große Herden von Rennthieren. Nordwärts ließ sich eine Insel blicken, welche die Sabine-Insel genannt wurde. Gegen Mitte Juni's bildeten sich überall kleine Seen, da der geschmolzene Schnee, und zwar oft in Strömen, von den Höhen sich ergoß und das Jagen und Reisen unsicher machte. Auch traf man Wasserkanäle an, welche mit Böten befahren werden konnten; aber trotz diesem allen blieb den ganzen Juni und den Juli hindurch die große Eisdecke des die Insel umgebenden Meeres unbeweglich und hielt die Schiffe in dem Hafen eingesperrt. Endlich am 2. August brach die ganze Masse vermöge einer jener dort häufig vorkommenden plötzlichen Bewegungen auf und gerieth ins Treiben, wodurch die Seefahrer ein offenes Fahrwasser erhielten, um ihre Entdeckungsversuche weiter zu verfolgen. Es wurde als ein glücklicher Zufall betrachtet, daß sie vor einem Jahre gerade um dieselbe Zeit in den Lanastersund eingedrungen waren, und wenn sie eine eben so erfolgreiche Reise in diesem Sommer machen konnten, so waren sie im nächsten nicht mehr fern von der Behringsstraße. Jedoch nicht ohne Hindernisse hatten sie am 4. die nämiche Stelle erreicht, wo im vorigen Jahre ihre Fortschritte

gehemmt worden waren. Am 15. waren sie im Stande, eine gewisse Strecke weit vorzudringen; jetzt aber sah man die zugefrorene Oberfläche des Oceans compakter und undurchdringlicher, als man sie wahrzunehmen Gelegenheit gehabt hatte. Die Offiziere bestiegen einige am Rande der Küste befindliche hohe Berge, sahen aber auf eine weite Strecke im Westen nirgend eine Grenze dieser Eisbollwerke. Blos die Westspitze der Melville-Insel, Cap Dundas genannt, und weiterhin eine kühn sich erhebende hohe Küste, welche Banks's Land genannt wurde, waren zu sehen. Da selbst ein frischer Ostwind diese Eisdecke nicht im Geringsten in Bewegung setzte, so gerieth man auf die Vermuthung, daß auf ihrer entgegengesetzten Seite sich ein großer Landstrich befinden und das Eis in diesem unbeweglichen Zustande erhalten müsse. In Erwägung aller dieser Umstände schien keine andere Wahl übrig zu sein, als die noch günstige Jahreszeit zur Rückreise zu benutzen. Unterwegs wurden nachträglich noch einige Beobachtungen an den beiden, längs der Barrow-Straße sich erstreckenden Küsten angestellt.

Parry's Ankunft in England wurde mit dem größten Jubel begrüßt. Dreißig Längengrade über den von Seefahrern früherer Zeit erreichten Punkt hinaus vorgedrungen zu sein; so viele neue Länder, Inseln und Buchten entdeckt, daß vielfach bestrittene Dasein eines Polarmeeres im Norden von Amerika dargethan, und nach einer Ueberwinterung von elf Monaten die Mannschaft in einem gesunden und kräftigen Zustande *) zurückgebracht zu haben, war genug, um seinen Namen über den irgend eines seiner Vorgänger zu erheben.

*) Blos ein Mann starb im Laufe dieser langen und gefahrvollen Reise; seine Krankheit rührte jedoch keineswegs von den Beschwerden derselben her, sondern der Keim dazu lag schon vor der Abfahrt von England in ihm.

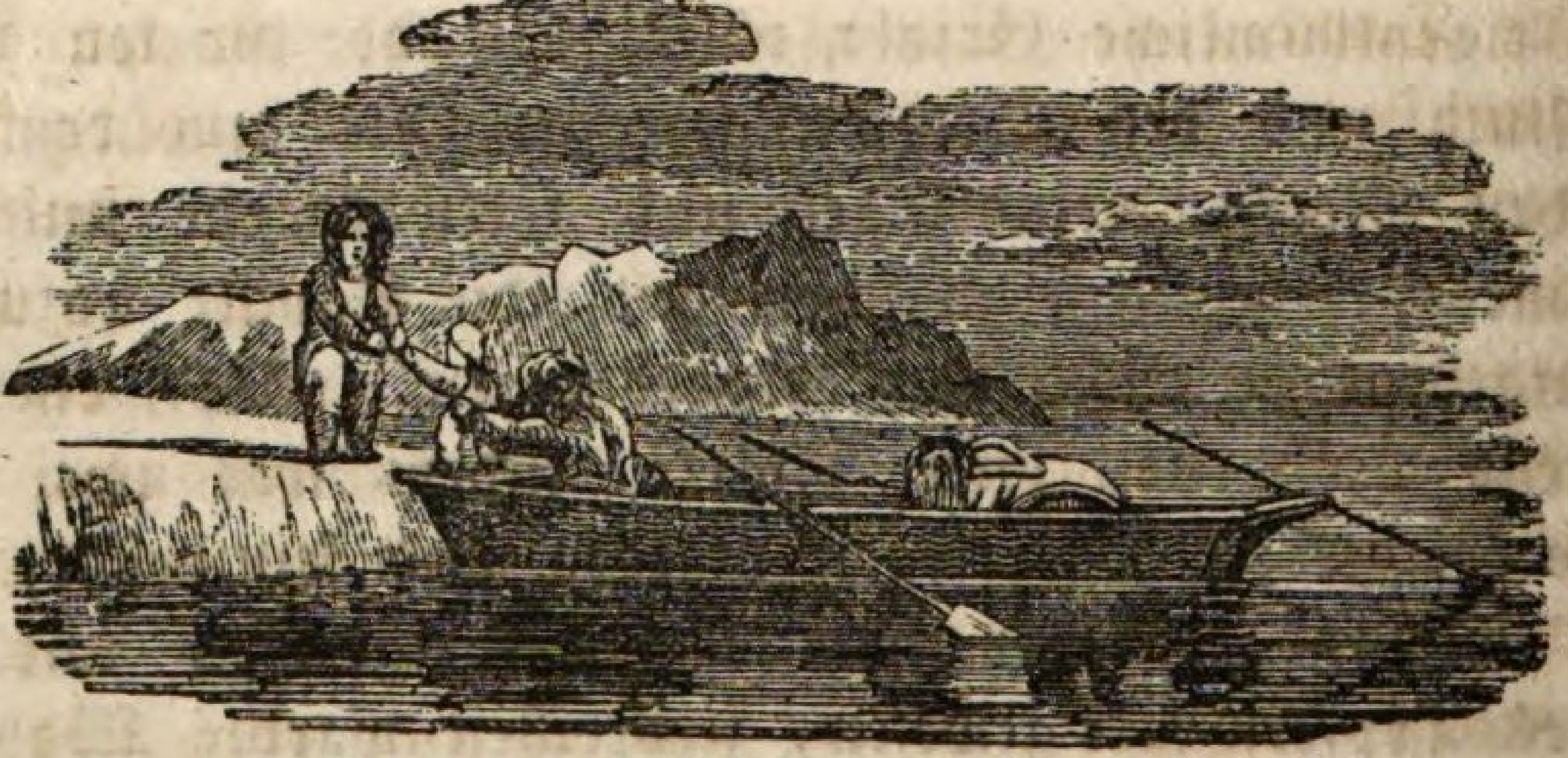
Man nahm nicht den geringsten Anstand, eine zweite Expediton auszurüsten; jedoch war es, wenn man die Stärke der letzten Eiswälle berücksichtigte, welche auf der jetzt vollendeten Reise die weiteren Fortschritte zweimal gehemmt hatten, von Richtigkeit, zu erwägen, ob nicht noch ein anderer Kanal vorhanden sein möchte, durch den man in das Polarmeer, dessen Dasein jetzt ermittelt worden, gelangen und sodann auf diesem Letzteren mit größerer Leichtigkeit vordringen könnte. In der Hudsonsbai war weder einer der großen nördlichen Sunde des Welcome, noch der Fox-Kanal bis ans Ende befahren worden. In jenem war freilich Middleton weiter, als irgend ein anderer Seefahrer vorgedrungen; allein sein Ruf war sehr in Schatten gestellt worden, und seine zugefrorene Straße war, nach allen vorhandenen Umständen zu urtheilen, höchst wahrscheinlich blos ein temporärer Eiswall. Sollte man durch einen dieser Sunde in das Polarmeer vordringen können, so mußte dasselbe unter einem weit geringeren Breitengrade, als der, unter welchem Parry überwintert hatte, befahren werden und es war denn auch hier vielleicht frei von jenen großen Insel-Massen, zwischen denen er in seiner Fahrt so oft gehemmt worden war. Es wurde denn also eine neue Expedition ausgerüstet und dem „Hekla" „Fury", von 327 Tonnen, zur Begleiterin gegeben, indem Parry der Ansicht war, daß zwei Schiffe am besten geeignet wären, um gemeinschaftlich vorzudringen und einander Beistand zu leisten, während die Erforschung der Küsten und Buchten am besten in Böten vorgenommen werden könnte. Dieser Offizier, jetzt zum (Flotten-) Kapitänsrange erhoben, zog seine Flagge am Bord der "Fury" auf, wogegen der Kapitän Lyon, der sich bereits durch seine in Afrika geleisteten Dienste ausgezeichnet hatte, den Befehl über den „Hekla" erhielt und sich den beschwerlichen Pflichten dieses neuen Dienstes vollkommen gewachsen bewies. Auf die Verproviantirung und die Heizung der Schiffe wurde die größte Sorgfalt verwendet und es wurden dabei zu

gleich verschiedene, auf Erfahrung gegründete Verbesserungen vorgenommen.

Die Schiffe waren am 8. Mai 1821 segelfertig, und nachdem sie sodann die Themse verlassen hatten, gelangten sie, mit manchen Hindernissen kämpfend, durch die Meerenge von Pentland und passirten Cap Farewell; wir wollen ihnen jedoch nicht eher weiter folgen als bis wir sie an der Mündung der Hudsonsbaistraße finden, wo sie am 2. Juli eintrafen. Kapitän Parry so sehr er auch an den Anblick der Polar-Einöden gewöhnt war, ward betroffen von der ganz besonders traurigen Erscheinung, welche diese Küsten darboten. Die nackten Felsen, der noch die Thäler anfüllende Schnee und der über ihnen hängende dicke Nebel machten die Scene unbeschreiblich düster. Die Schiffe waren bald von Eisbergen umringt, deren Zahl an einer Stelle sich auf 54 belief und von denen ein Eisberg sich 258 Fuß über die Meeresoberfläche erhob. Sie waren von großen Treibeismassen begleitet, die sich fortwährend umdrehten und dadurch um so furchtbarer waren. Die in diesen Straßen schon von Seefahrern früherer Zeit oft erprobte eigenthümliche Gefahr rührt von der starken Ebbe und Fluth und den Strömungen her, die aus dem atlantischen Meere hereindringen und fortwährende und gewaltsame Bewegungen zwischen den, die Kanäle anfüllenden ungeheueren Eismassen hervorbringen. Kapt. Lyon erhielt eine Probe von ihrer Stärke, indem ihm zwei Ankertaue wiederholt fortgezogen wurden und sein bester, eine Tonne wiegender Anker vom Buge fortgerissen und als wäre es Töpferwaare gewesen, zerbrochen ward. Während dieser Kämpfe mit den Elementen wurden die Seeleute durch den Anblick von drei Schiffen erfreut, von denen zwei der Hudsonsbai-Compagnie gehörten und eins Ansiedler nach Lord Selkirk's Colonie zu bringen bestimmt war. Diese Ansiedler, welche hauptsächlich aus Holländern und Deutschen bestanden, sah man oft stundenlang auf dem Verdecke walzen und blos durch starkes Schneegestö-

ber davon vertrieben werden. Obgleich dadurch, daß sie sich häufig eingespert sahen, fast zur Verzweifelung gebracht, belustigten sie sich von Zeit zu Zeit durch Ehe-Arrangements, deren sie sich so sehr befleißigten, daß, wie versichert ward; sie kaum einen Ball hielten, der nicht mit einer Ehe geendigt hätte.

Die Schiffe brachten unter den sie umgebenden Hindernissen auf einer siebenzig engl. Meilen langen Fahrt neunzehn Tage zu; nichts destoweniger waren sie am 21. Juli nur noch zwei Seemeilen von den sogenannten Inseln der Wilden entfernt. Am folgenden Nachmittage erscholl ein lautes Jauchzen über das Eis und bald darauf erschien ein zahlreicher Haufen von Eingeborenen, welche ihre Kanoes durch die vom Eise befreiten Wassergäßchen ruderten, oder, wo diese fehlten, über die Eisstücke zogen. Unter vielen Kayaks oder Böten, die von einem einzigen Mann gerudert wurden, befanden sich auch fünf Omiaks oder Weiberböte, welche aus Holz und Fischbein zusammengesetzt, mit Rennthierhäuten überzogen, an den Seiten und im Boden platt und von beträchtlicher Größe waren. Eins



derselben 25 Fuß lang und 8 Fuß breit, enthielt Weiber, Knaben und kleine Kinder, 21 an der Zahl. Sogleich begann eine wilde lärmende Scene des Scherzes und Tauschhandels. Die Eingeborenen betrieben diesen letzteren mit Eifer und selbst mit Raßerei, indem sie sich sogar der Häute, welche ihre einzige Körperbedeckung bildeten, entäu=

ßerten, bis sie sich in einem ganz nackenden Zustande befanden, blos daß die Damen, was sehr lobenswerth war, sich ihre Hosen reservirten. Sie schlossen wie sie meinten, einen ausnehmend nachtheiligen Handel, und dennoch erhoben sie, da ihnen der Werth der reichen Felle, mit denen die Natur die Thiere dieses arktischen Himmelstrichs ausgestattet hat, völlig unbekannt war, ein Triumphgeschrei, wenn sie dagegen einen Nagel, eine Säge oder ein Scheermesser erhielten. Ihr Aeußeres war wilder und entstellter, als bei irgend einem andern Stamme dieser rohen Menschenrace; auch schienen sie einen grausamern und wildern Charakter zu haben, wie denn auch in dieser Gegend die meisten Fälle eines tragisch endenden Zusammentreffens mit den Eskimos vorgekommen waren. Einige der alten Damen wurden für die widrigsten Gegenstände erklärt, die das menschliche Auge je erblicken könne: entzündete Augen, faltenreiche Haut, schwarze Zähne und entstellte Gesichtszüge ließen kaum ein menschliches Wesen in ihnen erblicken; und so wurde denn dem finstern und gräßlichen Verdacht *), den Frobishers Schiffsmannschaft auf eine Dame dieses Schlages warf, und der wunderlichen Untersuchung, welche derselbe veranlaßte, vollen Beifall gezollt. Die Kinder hatten ein hübscheres Aeußere; obgleich sie, weil sie nachlässig auf den Boden der Böte geworfen wurden, in hohem Grade den Jungen von wilden Thieren ähnlich sahen. Außer dem Tauschhandel trieben die Eingeborenen auch hin und wieder plumpe Späße, wie etwa unartige Schuljungen. So trat einer von ihnen hinter einen Matrosen, brüllte ihm in das eine Ohr und gab ihm eine tüchtige Ohrfeige auf das andere, dem ein

*) Daß dieser starke Ausdruck im ironischen Sinne zu verstehen ist, bedarf wohl kaum der Bemerkung; auch wird sich der Leser erinnern, daß Frobishers Mannschaft ein altes Weib unter den Eskimos für den leibhaftien Teufel hielt, worauf sich der Ausdruck bezieht.

Anm. d. Uebers.

lautes und allgemeines Gelächter folgte. Auch führten sie einen Tanz auf, der hauptsächlich in einem gewaltsamen Springen und Stampfen, wobei indessen so ziemlich Takt gehalten wurde, bestand.

Trotz allen Hindernissen erreichte Kapt. Parry früh im August die Mündung des Fox-Knals und bekam die Southampton-Insel zu Gesicht. Es handelte sich jetzt darum, ob er jenen Kanal direkt hinaufsegeln und auf einen verhältnißmäßig kurzem Wege bis an die Repulse-Bai und unter die höheren Breitengrade vordringen, oder die südwestliche Richtung um die Southampton-Insel einschlagen und sodann die oft befahrene Straße des Welcome verfolgen sollte. Kapt. Parry gab dem ersteren Wege, trotz der damit verknüpften Ungewißheit, mit Recht den Vorzug, und zwar wegen der großen Zeitersparniß, die erlangt werden würde, wenn die Durchfahrt möglich sein sollte Am 15. kam er an eine westwärts sich erstreckende und dem Anscheine nach die Insel von dem im Norden derselben gelegenen Lande trennende Straße. In der Hoffnung, daß dies die zugefrorene Straße des Kapt. Middleton sei, lief er ein; sie wies sich jedoch bald als ein geräumiges und schönes Bassin aus, welches nach allen Seiten von Land umgeben war. Er nannte es Herzog von York's Bai und betrachtete es als einen der schönsten Häfen der Welt; er verließ indessen, nachdem er eine große Treibeismasse, welche mit Mineralien, Muscheln und Pflanzen gänzlich bedeckt war, bewundert hatte, die Bucht und setzte seine Reise fort. Am 21. erblickten sich die Seefahrer in einer anderen, nicht sehr mit Eis angefüllten, jedoch durch dicke Nebel verfinsterten Straße; und ehe sie recht wußten, wo sie waren, bewies ihnen ein heftiges Wogen aus den Süden, daß sie die zugefrorene Straße passirt hatten und sich in dem breiten Kanal des Welcome befanden. Sie liefen schnell in die Repulse-Bai ein, wo sich nach den Hoffnungen von Geographen neuerer Zeit eine Durchfahrt befinden sollte; allein eine in Böten

nach allen Richtungen vorgenommene Untersuchung zeigte, daß diese Bucht ganz so, wie sie von Middleton beschrieben worden, nämlich völlig eingeschlossen sei. Somit war in Folge der so ungerechter Weise an die Berichte jenes ausgezeichneten Seefahrers geknüpften Zweifelsucht eine geraume Zeit verloren gegangen.

Kapt. Parry begann, nachdem er in aller Hast die Repulse-Bai wieder verlassen hatte, die Entdeckungslaufbahn längs einer bisher unbekannten Küste. Man gelangte bald an eine Bucht, welche die Gore-Bucht genannt wurde; nachdem man jedoch eine gewisse Strecke hineingesegelt war,fand es sich, daß selbst weit im Hintergrunde kein Land zu sehen war. Am Eingange waren die Thäler mit Gras und Moos reich überkleidet, es stimmten hier die Vögel ihren Gesang an und Schmetterlinge und andere Insekten zeigten das heiterste Farbenspiel, so das die Seeleute sich unter einen glücklicheren Himmelsstrich hätten versetzt halten müssen, wenn nicht die mächtigen Eispfeiler in der zugefrorenen Straße eine andere Sprache geführt hätten. Es wurden Jagdpartien nach verschiedenen Richtungen des Landes hin unternommen und die Jagdgesetze des vorigen Jahres genau wieder befolgt, nach denen jedes erlegte vierfüßige Thier oder Geflügel ein Gemeingut würde und blos Kopf und Beine dem, der es erlegt, als eine Gratification zuerkannt wurde, der Letztere nahm jedoch an und rechtfertigte eine Theorie, nach welcher dem Ausdrucke K o p f eine weite Bedeutung gegeben und verschiedenes Zubehör zum Rückgrat mit eingerechnet wurde.

Unsere Seefahrer erblickten sich, nachdem sie die Gore-Bucht passirt, zwischen jenen, von Middleton beschriebenen zahlreichen Inseln, welche ein völliges Labirinth von verschiedenartigen Gestalten und Größen bildeten, während starke, mit Nebeln und Treibeis gepaarte Strömungen, welche die Gruppe in verschiedenen Richtungen durchkreuzten, die Schiffahrt hier wahrhaft gefährlich machten. Die

„Fury" wurde von aufeinander folgenden, aus einer Bucht hervorbrechenden Eismassen hart bedrängt und ihr Anker mit einem schrillenden Getöse längs den Felsen fortgezogen; auch fand man, nachdem man ihn aufgewunden hatte, die beiden Ankerflügel abgebrochen. Das nämliche Schiff wurde später von einer furchtbaren Strömung während eines dichten Nebels fortgerissen, ohne daß ein Mittel vorhanden war, seinen Lauf zu lenken oder zu verändern; so daß Kapt. Parry es als eine Fügung des Himmels betrachtet, daß es nicht an den, dasselbe umgebenden Felsen zertrümmert worden ist. Indessen wurde ein, und zwar nur ein einziger Kanal aufgefunden, durch den die Seefahrer wenigstens aus diesem gefährlichen Labyrinth gelangten. Sie hatten aber nicht sobald die offene See erreicht, als sie von einem starken Nordwinde sich treiben lassen mußten, und sie waren nicht wenig betroffen, als sie sich am 3. September auf derselben Stelle wieder erblickten, welche sie am 6. des vorigen Monats verlassen hatten. Die ganze Zwischenzeit war unter rein negativen Entdeckungen verflossen, indem man gefunden hatte, daß nichts zu entdecken wäre.

Kapt. Parry erreichte bald die nördliche Küste und nahm seinen Versuch wieder vor, der durch die Nothwendigkeit, jede Oeffnung und Straße in der Hoffnung, daß eine derselben die gewünschte Durchfahrt in das Polarmeer darbieten möchte, zu untersuchen, sehr langwierig gemacht wurde. Er untersuchte zunächst eine große Bucht, welche er nach Kapt. Lyon, und sodann eine kleinere, die er nach dem Lieutenant Hoppner nannte, und dieselben mit der Gore-Bucht combinirend, vervollständigte er seine Zeichnung der Küste. Die Seeleute hatten jetzt das Vergnügen, einen Tauschverkehr mit Eskimos zu eröffnen, deren anfängliche Furchtsamkeit bald durch die Hoffnung, Eisengeräthschaften zu erlangen, überboten wurde. Im Laufe dieses Verkehrs fiel der Schiffsmannschaft das Betragen einer Dame auf, welche einen Stiefel verkauft hatte, sich

aber hartnäckig weigerte, von dem andern sich zu trennen, obgleich man ihr auf alle Weise begreiflich zu machen suchte, wie lächerlich sie in ihrem gegenwärtigen Aufzuge sich ausnehme. Endlich wurde der Verdacht in einem solchen Grade rege, daß man jede Höflichkeitsregel bei Seite setzte, Hand an die Dame legte und ihr den andern Stiefel auszog. In diesem fand man denn eine Niederlage von gestohlenem Gut, nämlich zwei Löffel und eine zinnerne Schüssel, welche in diesen geräumigen Behälter versteckt worden waren.

Der Septembermonat nahete sich seinem Ende und so sah sich Kapt. Parry plötzlich in den Winter versetzt. Während der ganzen Dauer des kurzen Sommers war Schnee gefallen; jedoch war derselbe durch die vereinte Wärme der Luft und der Erde beim Niederfallen geschmolzen und hatte so den Sonnenstrahlen freien Zutritt zu dem Boden verstattet. Jedoch gewissermaßen in einem einzigen Augenblick machte der Schnee sich in vollem Maaße geltend und breitete seinen weißen und blendenden Mantel über Land und Meer aus; und da nunmehr die Sonnenstrahlen bis zu dem Boden zu dringen vermochten, so wurde alles zu einem pernamenten und undurchdringlichen Eise. Einige Stellen im Schnee wurden freilich geschmolzen, gefroren jedoch bald zu verschiedenartigen und schönen Krystallformen; wogegen auf der Melville-Insel die öde weiße Decke, sobald sie einmal über die Natur ausgebreitet war, nie ihre äußere Gestalt verändert hatte. Ein bedenklicheres Symptom äußerte sich in dem raschen Ansetzen des flachen oder sogenannten Pfannkuchen-Eises auf der Meeresoberfläche. Das von dieser Eiskruste in den Weg gestellte Hinderniß war Anfangs so geringfügig, daß man es auf den Schiffen bei günstigem Winde kaum spürte; allein es wuchs fortwährend, bis die Schiffe, von einer Seite zur andern rollend und nach Erschöpfung aller ihrer Hülfsmittel, gleich Gulliver durch die schwachen Hände der Liliputaner gefesselt wurden. Um die nämliche Zeit

hatten sich die verschiedenen, auf dem Meere umherwandernden Treibeisstücke zu einem großen Felde, „das Eis" genannt, unter sich verbunden, und dieses drohte nun mit jedem Augenblick, auf die Schiffe loszubrechen und zu zerschellen. Unter diesen zusammenwirkenden Umständen hielt es für unsere Seefahrer unmöglich, fernere Versuche, um das Land zu erreichen, zu machen, und sie beschlossen daher, bis in die Mitte eines großen benachbarten Eisfeldes mit Hülfe der Sägen sich durchzuarbeiten und dort ihre Winterquartiere aufzuschlagen. Die Strecke bis zu diesem Punkte betrug etwa eine halbe engl. Meile und da das s. g. Pfannkuchen-Eis noch dünn war, so war das Vordringen nicht sehr mühsam. Uebrigens war die Arbeit keineswegs angenehm, da das Eis unter den Füßen der Seeleute wie Leder sich bog und sie bisweilen einsinken ließ und ihnen so ein sehr kaltes Bad bereitete.

Kapt. Parry war also jetzt für die Dauer eines zweiten Winters mitten im Nordmeere eingefroren, und er traf nunmehr sofort mit jenem richtigen Blick, den er bereits unter ähnlichen Umständen erprobt hatte, die nöthigen Vorkehrungen. In Gemäßheit der gemachten Erfahrungen wurden die Schiffe mittelst mehrerer sinnreicher Einrichtungen durchgängiger geheitzt, als auf der früheren Reise; auch waren die Mundvorräthe und antiskorbutischen Mittel in reichlicherem Maße vorhanden. Das Polartheater wurde am 9. Nov. mit den „Nebenbuhlern" (The Rivals) eröffnet. Die Kapitäne Parry und Lyon machten darin den Sir Anthony und den Cap. Absolute; während die Damen sehr großmüthiger Weise einen starken Barthaar-Büschel weggenommen und auf die behagliche Wärme, welche derselbe unter einem arktischen Himmelsstriche gewährte, Verzicht geleistet hatten. Diese Schauspielergesellschaft fand großen Beifall und führte ihre Vorstellungen mit stets regem Geiste durch; jedoch scheinen dieselben nicht mit dem nämlichen glänzenden Erfolge, wie im vorigen Jahre, begleitet gewesen zu sein. Der erste

Reiz der Neuheit war verschwunden, und das Unbehagliche einer Bühne, deren Vorstellungen bei einer Kälte von dreißig Graden unter dem Gefrierpunkte statt fanden, wurde fast drückend. Die Matrosen verfielen selbst auf ein sowohl gesetzteres und nützlicheres, als auch wirksameres Mittel gegen die Langeweile. Sie errichteten nämlich unter sich eine Schule, in welcher die Unterrichtetsten die Kenntnisse im Lesen und Schreiben unter den Uebrigen, welche fast Alles, was sie sich in dieser Beziehung einst angeeignet, wieder verlernt hatten, aufzufrischen sich bemühten. Diese abgehärteten Seeleute machten sich mit einem feurigen und lobenswerthen Eifer über die Bücher her und legten bei jeder neuen Erweiterung ihrer Kenntnisse einen Stolz an den Tag, wie man ihn bei kleinen Schulknaben zu finden pflegt. Gegen Weihnachten wurden sechszehn Probeschriften geliefert, von Leuten, welche zwei Monate zuvor kaum einen Buchstaben hatten formiren können. Mitten unter diesen mannichfaltigen und angenehmen Beschäftigungen kam der kürzeste Tag heran, ohne von den Seeleuten fast wahrgenommen zu werden, zumal die Sonne sie nie ganz verlassen hatte. Kapt. Lyon versichert, nie einen fröhlicheren Weihnachtsabend erlebt zu haben. Die Matrosen, welche mit frischem Fleisch, Kuchen und Grog reichlich versehen worden waren, wurden so guter Dinge, das sie darauf bestanden, nach der Reihe die Gesundheit eines jeden Offiziers mit einem dreimaligen kräftigen Lebehoch zu trinken.

Unter diesem weniger strengen Himmelsstriche verschwand die Thierwelt, obgleich der Boden durchgehends festgefroren war, nicht so völlig, wie auf der Melville-Insel. Einige einzeln umherlaufende Hasen wurden gefangen; sie wareu jedoch höchst mager, wogen blos fünf bis sechs Pfund und hatten eine Körperhülle, die mehr dem Schwanengefieder, als einem Hasenfelle ähnlich sah. Gegen hundert weiße Füchse wurden im Laufe des Winters in den aufgestellten Fallen gefangen. Diese niedlichen Geschöpfe geberdeten sich Anfangs ganz wild und un-

bändig; nach kurzer Zeit aber legten wenigstens die jüngeren unter ihnen ihre Schüchternheit ab. Einst wurde auch ein zartes kleines Thier in der Schlinge gefangen, und es fand sich, daß es ein Hermelin war; es war jedoch außerordentlich furchtsam und starb bald zu allgemeinem Bedauern.

Die Wintermonate wurden auch durch verschiedene, in dieser Jahrszeit den Blicken sich darstellende schöne Erscheinungen belebt. Die nordische Welt ist nach dem Verschwinden der Sonne keineswegs in jene tiefe, einförmige Finsterniß gehüllt, welche man bei der Abwesenheit eines solchen Lichtes voraussetzen möchte. Nachdem dieses Licht diese Gegenden gänzlich verlassen und der lange nordische Winter sich eingestellt hat; wird der Himmel ein heiterer Schauplatz für die glänzendsten Meteore. Jene eigenthümlichen und schönen Lichtstreifen, welche gewöhnlich mit dem Namen Nordlicht, **Aurora Borealis** oder Nordische Morgenröthe bezeichnet werden, gewähren eine fast ununterbrochene Beleuchtung. Die Kapitäne Parry und Lyon beobachteten sie während ihres Aufenthalts in den dortigen Gegenden in ihrem vollen Glanze. Das Licht bildete gewissermaßen einen unregelmäßigen Bogen, der bei ruhigem Wetter häufig sehr deutlich zu sehen war, obgleich die obere Grenze selten genau erkannt werden konnte; bei bewegter Luft dagegen breiteten sich unzählige Strahlen mit dem Glanze und der Schnelligkeit des Blitzes nach allen Richtungen hin aus. Auch schossen bisweilen lange Lichtstreifen mit unbegreiflicher Schnelligkeit hin und her, schienen jedoch immer von einem festen Punkte aus sich zu bewegen, etwa als wenn man Bänder in der Hand hält und ihnen eine wellenförmige Bewegung giebt. Hinsichtlich der Bewegung jener Lichttheilchen, welche „die lustigen Tänzer" genannt werden und unaufhörlich nach jeder Richtung und jeder Himmelsgegend umherfliegen, ließ sich keine Regel feststellen. Bei stürmischem Wetter wurden die Nordlichter stets rascher in ihren Bewegungen und

theilten die ganze Wildheit des Sturms. Sie verliehen der ganzen Scene einen unbeschreiblich magischen Anstrich, so daß, man sich nicht verwunderte, daß die unerfahrenen Indianer dieselben „als die Geister ihrer Väter, welche das Land der Seelen durchstreifen," betrachten.

Mit Beziehung auf das Nordlicht sind verschiedene Fragen in Anregung gebracht worden. So hat man unter anderm behaupten wollen, daß es von einem zischenden und krachenden Getöse begleitet sei; und es macht auch in der That Kapt. Lyon die Bemerkung, daß man sich den plötzlichen Glanz und das blitzschnelle Hervorbrechen jener wunderbaren Feuerstreifen ganz ohne einem Laut kaum denken könne. Inzwischen wurde in der Wirklichkeit nichts vernommen. Kapt. Parry bedauert es, daß er seine Ohren der Kälte nicht lange genug aussetzen konnte, um die Sache genau zu ermitteln; dagegen versichert Kapt. Lyon, daß er stundenlang auf dem Eise stand und Acht gab, und da er von allen Gegenständen, welche Geräusch verursachen konnten, sich entfernt hielt, zuletzt die volle Ueberzeugung gewann, daß durch das Nordlicht kein Laut erzeugt werde. Es war ferner die Frage aufgeworfen worden, ob dieses Meteor die von ihm bedeckten Sterne unsichtbar mache; und man fand allgemein, daß es den Glanz dieser Himmelskörper verdunkelte, als wäre ein Gaze-Schleier über sie gezogen worden — eine Wirkung, welche vermehrt wurde, wenn mehrere Lichtstreifen über einander sich ausbreiteten. Bei klarer Atmosphäre leuchteten diese Lichter mit einem so hellen Glanze, daß man sie für näher, als die Wolken hielt; indessen mußten sie entfernter sein, da man die Beobachtung machte, daß, wenn die letzteren am Himmel sich ausbreiteten, sie das Nordlicht stets unsichtbar machten. Dem Kapitän Parry schien das Licht eine gelbliche und röthlichblaue Farbe zu haben; Kapt. Lyon dagegen vergleicht diese Farbe mit jener der Milchstraße oder des Horizonts bei sehr lebhaftem Wetterleuchten. Der Verfasser des vorliegenden Werkes sah einst und

zwar nur dieses einzige Mal ein Nordlicht in seinem höchsten Glanze und alle, von jenen Seefahrern beschriebenen Erscheinungen darbietend, und seine Ansicht davon stimmt insbesondere mit jener des Kapt. Lyon zusammen.

Auch andere Lichterscheinungen, die dem Anscheine nach von der durch die kleinen und in hohem Grade krystallisirten Eisspitzen erzeugten Strahlenbrechung herrühren, lassen sich blicken und schmücken den nordischen Himmel. Die Sonne und der Mond sind oft von sogenannten Höfen oder concentrischen Dunstkreisen, die in den glänzendsten Regenbogen-Farben spielen, umgeben. Parhelien oder Nebensonnen, die mit diesem Schmuck häufig versehen sind, leuchten in verschiedenen Theilen des Horizonts zu einer und derselben Zeit. So sah einst Ellis, der Moor und Smith nach der Hudsonsbai begleitete, sechs Nebensonnen auf einmal. Sie sind am glänzendsten bei Tagesanbruch, bekommen ein schwächeres Licht beim Aufgange der wirklichen Sonne, nach deren Untergange sie jedoch ihren vorigen Glanz wieder erhalten. Die Sonne selbst erhellt kurz vor ihrem gänzlichen Verschwinden für den Winter, so wie kurz nach ihrer Wiedererscheinung im Frühjahr den Horizont mit Farben unvergleichlichen Glanzes. Die Ecken der benachbarten Wolken bekommen oft ein feuriges oder brennendes Ansehen; während der Horizont auf der entgegengesetzten Seite in dunkelm Purpur glüht, bis er, allmählig seine Farbe mildernd, ein zartes Rosenroth von überirdischer Schönheit annimmt. Da die Sonne in diesen Perioden sich nie höher als wenige Grade über den Horizont erhebt, so befindet sie sich gewissermaßen in einem permanenten Zustande des Auf- und Unterganges und scheint die von dieser Stellung herrührenden schönen Erscheinungen länger und mannichfaltiger darzustellen. Um diese Zeit kann man sie mit dem nackten Auge anblicken, ohne geblendet zu werden; und nach der Ansicht des Kapt. Lyon gewährt die durch ihre Strahlen in den Eisregio-

nen erzeugte sanft-rothe Farbe einen größern Reiz, als selbst der Himmel Italiens in seiner ganzen Schönheit.

Trotz allen diesen Gemüthszerstreuungen fing das Eintönige der ganzen Scene an drückend zu werden, als diese durch einen unerwarteten Zufall, welcher die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich lenkte, wieder neu belebt wurde. Am 1. Februar Morgens sah man in der Ferne mehrere Gestalten über das Eis wandeln und nachdem man dieselben durch Fernröhre betrachtet, ertönte der Ruf: „Eskimos! Eskimos!" Da es von großer Wichtigkeit war, diese Wilden zu gewinnen zu suchen, so machten sich die beiden Befehlshaber mit vier Begleitern auf den Weg, wobei sie einer hinter dem andern hergingen, um keine Besorgnisse zu erregen. Die Eskimos bildeten darauf eine Linie von 21 Individuen, näherten sich langsam und machten endlich Halt. In dieser Stellung begrüßten sie die Fremdlinge auf die gewöhnliche Weise, indem sie sich auf die Brust schlugen. Sie waren im Wesentlichen in reiche und dunkele Rennthierhäute gekleidet und schienen von sanfterer und ruhigerer Gemüthsart, als ihre rohen Landsleute auf den Inseln der Wilden zu sein. Nachdem die Engländer ihre kostbaren Geräthschaften, Messer, Nägel und Nadeln, vorgezeigt hatten, wurde ein lebhafter Tauschhandel eröffnet; und da die Weiber sahen, daß auf die ihre Bekleidung bildenden Felle großer Werth gelegt wurde, so fingen sie sogleich an, sich derselben zu entledigen. Die Kapitäne waren wegen der Folgen, bei einer Kälte von funfzig Graden unter dem Gefrierpunkt, besorgt, wurden indessen bald beruhigt, als sie behagliche Unterkleider bei den Eskimos erblickten. Die Engländer wurden jetzt mit Herzlichkeit eingeladen, in die Wohnungen der Eingebornen zu kommen, wozu sie sich gern bereit erklärten, nur das keine Wohnungen zu sehen waren. Alsbald aber wurden sie an eine Oeffnung im Schnee geführt und aufgefordert, sich auf ihre Hände und Kniee niederzulassen, und in dieser Stellung krochen sie einen langen gewun-

denen Gang entlang, bis sie in eine kleine Halle mit kuppelartiger Decke gelangten, aus welcher drei Thüröffnungen in eben so viele Gemächer führten, von denen jedes von einer besondern Familie bewohnt war. Im Ganzen fanden sich hier fünf abgesonderte Wohnungen vor, vier und sechzig Personen — Männer, Weiber und Kinder — in sich fassend. Die Materialien und die Bauart derselben waren noch eigenthümlicher, als ihre Lage an sich. Schnee, das Haupterzeugniß des nordischen Unwetters, bildete hier eine Schutzwehr gegen seine eigene Kälte. Er war zu gekrümmten Vierecken von etwa zwei Fuß Länge und Breite und einem halben Fuß Dicke geformt und diese waren nach sehr richtigen Regeln der Maurerkunst aneinander gefügt worden, und zwar in der Art, daß ein etwa sechs bis sieben Fuß hohes und gegen vierzehn bis funfzehn Fuß im Durchmesser haltendes, oben eine Art Kuppel bildendes Gebäude zu Stande kam. Die Art und Weise, wie man den, das Ganze zusammenhaltenden Schlußstein eingesetzt hatte, würde, wie in dem Berichte bemerkt wird, einen nach allen Regeln der Kunst unterrichteten Baumeister befriedigt haben. Eine in der Decke angebrachte Eisplatte vertrat die Stelle eines Fensters und ließ das Licht wie durch ein Patentglas *) herein. Das so herreinfallende Licht erzeugte, wenn es das Innere der Wohnungen in deren ursprünglichem Zustande einer reinen und schönen Durchsichtigkeit erleuchtete, sanfte und schimmernde, in das Grüne und Blaue spielende Farben. Aber ach! nicht lange, so hatten angehäufter Schmutz, Rauch und Unrath diese Gemächer in finstere und stinkende Höhlen verwandelt. Dieses kleine Dorf hatte Anfangs das An-

---

*) Ein halbkugelförmiges, außerordentlich starkes Glas, welches auf den meisten Schiffen an einzelnen Stellen im Verdeck eingesetzt wird, um in die Kajüte und Schlafstätten der Mannschaft das Licht hereinzulassen.

Anm. d. Uebers.

sehen einer Hügelgruppe mitten im Schnee; jedoch allmählig wurden durch den herabfallenden Schnee die Zwischenräume ausgefüllt und das Ganze fast durchgehends geebnet, so daß man selbst Knaben und Hunde über die Dächer der Wohnungen laufen sah; ob schon bei heranna=

hendem Sommer und Thauwetter bisweilen ein Bein durchbrach und sich den unten befindlichen Bewohnern zu deren Schrecken zeigte. Das Wasser beginnt um diese Zeit auch durch die Decke zu träufeln, und die Bewohner sehen sich, nachdem sie wiederholt die schadhaften Stellen durch neue Vierecke auszubessern gesucht und bei dieser Gelegenheit natürlicher Weise häufig sich stark erkältet haben, genöthigt, sich eine dauerhaftere Wohnung einzurichten. In jedem Gemach brennt eine, von der Decke herabhängende Lampe, deren langer Docht aus einem besonderen Moose verfertigt und mit Seehunds- oder Wallroßthran getränkt wird. Die Lampe wird zur Erleuchtung, zum Heitzen und zum Kochen benutzt. Die Familie sitzt rund umher im Gemache auf einer aus Schnee gebildeten, mit dünnnen Zweigen bestreueten und mit Fellen bedeckten Bank; jedoch muß dieser Theil der Wohnung sorgfältig in einem ziemlich hohen Grade der Kälte erhalten werden, da eine höhere Temperatur die Wände des schwachen Gebäudes bald zum Schmelzen bringen würde.

Nachdem die Engländer eine liebevolle und freundliche Aufnahme in den Wohnungen gefunden hatten, luden sie die Eskimos nach den Schiffen zu kommen ein, und funfzig derselben nahmen diese Einladung mit Freuden an. Zum Theil gehend, zum Theil tanzend, erreichten sie bald das Schiff, wo bald eine auffallende Geistesverwandtschaft zwischen ihnen und den Matrosen sich kund that, da lärmender Scherz für beide Theilen das Hauptvergnügen ausmachte. Es wurden eine Geige und eine Trommel herbeigebracht und die Eingeborenen führten einen Tanz oder vielmehr eine Reihe von gewaltigen Sprüngen auf, wobei sie ein gellendes Geschrei erhoben. Da sie die Kabloonas oder Weißen, wie sie die Fremdlinge nannten, mit Wettsprüngen sich belustigen sahen, wollten sie daran Theil nehmen; da sie jedoch ihre Bewegungen nicht gehörig abzumessen verstanden, so machten sie solche Purzelbäume, daß sie bisweilen mit dem Scheitel auf den

Boden stürzten, übrigens, ohne sich außer der Fassung bringen zu lassen, sogleich wieder aufsprangen. Ihre Aufmerksamkeit wurde besonders durch die Wirkungen einer Winde rege gemacht und ein Matrose zog durch Hülfe derselben etwa zehn oger zwölf der Eingeborenen gewaltsam zu sich heran; sie murrten zwar Anfangs und setzten alle Nerven zum Widerstande in Bewegung, da sie aber alle ihre Anstrengungen vergeblich fanden, stimmten sie in das allgemeine herzliche Gelächter mit ein, bis die Thränen aus ihren Augen hervordrangen. Ein verständiger alter Mann begleitete den Kapitän Lyon in dessen Kajüte, wo er verschiedene ihm vorgelegte Gegenstände mit verständiger Bewunderung betrachtete. Die Töne einer Drehorgel und einer Musikdose erfüllten ihn mit athemlosen Erstaunen; und als er Abbildungen von den an der Hudsonsstraße wohnenden Eskimos erblickte, begriff er sogliech die Bedeutung davon und wies die zwischen der Kleidung dieser Eskimos und der seines Stammes herrschende Verschiedenheit nach. Beim Anblick der Abbildung eines Eisbären erhob er ein lautes Geschrei, zog seine Aermel auf und zeigte die Narben von drei tiefen Wunden, die er in einem Kampfe mit diesem fürchterlichen Thiere erhalten hatte. Die Seefahrer sannen darauf, mit welchen Leckereien, so weit deren auf den Schiffen vorhanden waren, sie ihre Gäste wohl möchten erfreuen können, Vermochten jedoch eine Weile nichts aufzufinden, welches ihrem Gaumen zugesagt hätte. Grog zu kosten, dieses Lieblingsgetränk des Seemanns, dazu konnte blos ein altes Weib vermocht werden. Zucker, Backwerk, Pfefferkuchen wurden blos aus Gefälligkeit angenommen und mit offenbarem Widerwillen verzehrt; dagegegen Thran, Thiereingeweide und überhaupt Alles, was aus reinem Fett bestand, wurde in unermeßlichen Quantitäten und mit allen Zeichen des höchsten Entzückens verschlungen. Dieser Geschmack wurde zuerst durch ein altes Weib an den Tag gelegt, welches, nachdem es seinen Thrantopf ver-

kauft hatte, Sorge trug, zuvor dessen Inhalt in seinen Magen zu leeren und ihn mit der Zunge rein zu lecken, ohne Rücksicht darauf, daß dabei das Gesicht so schwarz wie bei einem Schornsteinfeger wurde. Kapt. Lyon, welcher Lust bekam, sich bei einer ziemlich hübschen jungen Dame beliebt zu machen, überreichte ihr ein gut gegossenes Licht, sechs auf ein Pfund gerechnet. Sie begann sogleich den Talg mit allen Zeichen der größten Freude zu verzehren, und wollte dann auch den Docht verschlucken, woran sie aber durch den Kapitän wegen der Folgen, die dies für die zarte Jungfrau haben möchte, verhindert wurde. Den geistigen Getränken das Wasser vorziehend, tranken die Eskimos ungeheuere Quantitäten desselben, und zwar Maaßweise zur Zeit und zwei Viertelmaß in Einem Zuge; ein Zusatz von Flüssigkeiten, der vielleicht nothwendig ist, um ihre derbe Nahrung aufzulösen, und der, da er hier blos durch künstlich geschmolzenen Schnee erlangt wird, ein seltener Winterartikel ist.

Die Eskimos wurden von einem großen Rudel Wölfe begleitet, welche ihnen blos zu dem Zwecke zu folgen schienen, um Alles zu erhaschen, was sich etwa um ihre Wohnung verlaufen oder vertheidigungslos befinden möchte. Diese Thiere hatten den ganzen Winter hindurch mit dem Hunger zu kämpfen und harrten begierig jedes Schlachtopfers, dessen sie habhaft werden konnten. Zu diesem Ende stellten sie sich zwischen den Hütten und den Schiffen auf, um je nach den Umständen gegen diese, oder jene zugleich agiren zu können. Die Seeleute wurden, selbst wenn sie unbewaffnet waren, von ihnen nicht angegriffen, obgleich man sie oft in der Dunkelheit in sitzender Stellung auf Beute lauern sah. Jeder verlaufene Hund wurde gepackt und in wenigen Minuten verschlungen. Einst brachen zwei Wölfe in ein Schneegebäude dicht neben dem Schiffe ein und jeder schleppte einen Hund, größer, als er selbst, fort; jedoch war, da sie verfolgt wurden, einer derselben gezwungen, seine Beute fahren zu lassen. Wenn

sie vom Hunger übermäßig geplagt wurden, zögerten sie nicht, die Kabeltaue und Segeltuch, welches in der Nähe des Schiffes lag, zu zerreißen und zu verschlingen. Ein Krieg auf Leben und Tod wurde daher gegen diese grimmigen Thiere geführt, von denen im Laufe des Winters dreizehn getödtet und die sodann den Eskimos zum Verzehren gesandt wurden — ein Geschenk, welches mit großer Freude angenommen ward.

Beim Herannahen des Frühlings wurde die Aufmerksamkeit der Offiziere durch Pläne für die Schiffahrt und Entdeckungsversuche während des nächsten Sommers fast ausschließlich in Anspruch genommen. Man fand, daß die Nachbarn, die Eskimos, denen es keineswegs an Einsicht mangelte und die ihre Wohnplätze fortwährend zu wechseln gewohnt waren, eine sehr ausgedehnte Kenntniß der Gewässer und Küsten dieses Theils von Amerika erlangt hatten. Besonders war eine Frau Namens Iligliuk, die selbst bei ihren Landsleuten den Namen „einer weisen Frau" führte, nachdem man sie ein wenig unterrichtet, im Stande, den Fremdlingen die Umrisse ihrer geographischen Kenntnisse in der Form einer Art Karte zu liefern. Es wurde ihr ein Pinsel in die Hand gegeben, und sie zeichnete die Küsten von der Repulse-Bai mit einem so leidlichen Grade von Genauigkeit, daß man großes Vertrauen zu ihren anderweitigen Zeichnungen hegte. Iligliuk begann nunmehr eine weit nach Norden sich erstreckende Küste darzustellen, und man erkannte darin in der That die östlichen Grenzen der Halbinsel Melville. Jetzt nahm ihr Pinsel eine westliche Richtung; das größte Interesse wurde dadurch rege, und man sah wie eine Straße zwischen zwei einander gegenüberliegenden Ländern entworfen wurde, die sich nach Westen erstreckte und sich dann nach beiden Seiten hin und dem Anscheine nach in einen unbegrenzten Ocean ausbreitete. Die Offiziere belohnten diese Zeichnung, welche ihre sanguinischsten Hoffnungen zu verwirklichen versprach, über alle Maße und überhäuften Iligliuk mit Aufmerk-

samkeiten, welche ihr leider bald den Kopf verdrehten und sie so übermüthig und von sich eingenommen machten, daß man sie fortan unberücksichtigt lassen mußte.

Kapt. Lyon unternahm in der Mitte des Märzmonats eine Reise über ein Stück Landes, welches zwischen der Station der Schiffe und dem, Winter-Insel, genannten Lande lag. Die Reisegesellschaft hatte sich kaum auf den Weg gemacht, als sie von einem heftigen Sturme überfallen wurde, der Wolken von Schnee mit sich führte und mit einer so intensiven Kälte gepaart war, daß sie nicht einen Augenblick still stehen konnte, ohne im Gesicht eine Menge erfrorene Stellen zu bekommen. Nach einigen vergeblichen Anstrengungen wurde beschlossen, die Zelte aufzuschlagen; da aber in diesen die Kälte auf Null stand und immer ungünstiger wurde, so fand man, daß man die Nacht hindurch unter diesem Schutzdach das Leben nicht würde erhalten können. Die Reisenden gruben darauf eine Höhle in die Erde, wo sie sich um ein Feuer drängten, aber tief in Rauch, für den kein Luftloch gelassen werden konnte, gehüllt wurden, übrigens einer gewissen Wärme sich zu erfreuen hatten, obgleich die Temperatur noch immer zehn bis funfzehn Grad unter dem Gefrierpunkt war. Am folgenden Morgen war ihr Schlitten zu tief unter den Schnee vergraben, als das sie hoffen durften, ihn wieder hervorziehen zu können, und sie konnten nach dem, nur sechs englische Meilen entfernten Schiffe blos auf die Weise gelangen, daß sie sich zu Fuß auf den Weg machten durch ein so furchtbares Schneegestöber, daß sie nicht zwei Fuß vor sich herzusehen vermochten. Da sie bisweilen keine Spur und bisweilen mehrere, nach verschiedenen Richtungen laufende vorfanden, so verirrten sie sich bald und wanderten, sie wußten nicht wo, zwischen großen Eishügeln umher. Der erfrorenen Stellen am Körper wurden so viele, daß nicht Hände genug waren, um die leidenden Theile zu reiben, und Einige fingen sogar an, in jene furchtbare Gefühllosigkeit

zu versinken, welche das Vorzeichen des Erfrierens ist, und taumelten umher, als wären sie berauscht gewesen. Sie gaben nunmehr fast alle Hoffnung auf Errettung auf, als sie glücklicher Weise eine neue befahrene Spur entdeckten, welche sie verfolgten und darauf nach zehn Minuten zu den Schiffen gelangten. Ihre Ankunft erregte daselbst eine unbeschreibliche Freude, da sie schon fast für verloren gehalten waren, während sich Niemand sie aufzusuchen getraut hatte, wegen der drohenden Gefahr, gleiches Schicksal mit ihnen zu theilen.

Am 8. Mai, in einer günstigeren Jahreszeit, unternahm Kapt. Lyon eine zweite Reise. In wenigen Stunden gelangte er über die Winter-Insel und erreichte die, dieselbe von dem Festlande trennende Straße, die mit mächtigem, sehr schwierig zu passirenden Grundeise bedeckt war. Die jetzt stark wirkende Sonne erzeugte ein solches Funkeln auf dem Schnee, daß Mehrere von der Reisegesellschaft bedenkliche Augenentzündungen bekamen; während das einzige Mittel, Trinkwasser zu erlangen, darin bestand, daß man Eisstücke den Sonnenstrahlen aussetzte, welche sie allmählig schmolzen. Die Reisenden wanderten, nachdem sie das feste Land erreicht hatten, eine beträchtliche Strecke längs der Küste, wobei sie verschiedene zugefrorene Buchten passirten; und bekamen endlich ein kühn emporstrebendes Vorgebirge zu Gesicht, welches sie freudig, aber vergebens als die äußerste Spitze von Amerika begrüßten. Hier wurden sie von einem heftigen Sneegestöber überfallen, welches jedoch nicht, wie das vorige, mit einer gefährlichen Kälte gepaart war; der Schnee schmolz, so wie er fiel, und bildete eine weiche Masse, welche in ihre Zelte drang, konnte indessen nicht so vollständig aufgelös't werden, um zum Trinken sich zu eignen. Uebrigens hielt sie dieser Sturm acht und sechzig Stunden hindurch eingesperrt, und sie suchten diese traurige Zeit dadurch erträglicher zu machen, daß sie abwechselnd aus drei Büchern vorlasen, die sie zufällig bei sich hatten. Sobald die Sonne

wieder zum Vorschein kam, beeilten sie sich, nach den Schiffen zurückzukehren.

Die letzte Hälfte des Maimonats hatte ein trübes Ansehen und die Jahrszeit war noch weiter zurück, als dies unter dem nördlicheren und strengeren Clima der Melville-Insel der Fall gewesen war. Der Schnee war blos an einigen Stellen geschmolzen und kaum daß einige Zeichen der Vegetation schon sichtbar wareu; da indessen draußen im Meere ein offenes Fahrwasser sich zeigte, so beschloß Kapt. Parry sich mit Hülfe der Sägen den Weg dahin zu bahnen. Dies war eine höchst schwierige Arbeit, indem das Eis viel dicker und stärker, als im Anfange des Winters war; und nachdem die Arbeit über vierzehn Tage fortgesetzt und noch eine 48 stündige Arbeit, um den begonnenen Kanal zu vollenden, übrig war, machte die Eismasse eine Bewegung, durch welche derselbe gänzlich gesperrt wurde. Als die Seefahrer mit Verzweiflung auf dieses Mißgeschick hinblickten, entstand eine andere Oeffnung, welche sie fahrbar zu machen suchten. Zwar wurde auch diese auf die nämliche Weise gesperrt, indessen hatten jene Erschütterungen endlich die Folge, daß die ganze Eismasse in das offene Meer trieb und so eine ungehinderte Durchfahrt gewährte

Am 2. Juli begannen die Seefahrer ihre Entdeckungslaufbahn. Sie hatten eine glückliche Fahrt durch dieses Meer welches eine Fortsetzung des Fox-Kanals bildete; jedoch trieb eine starke Srömung aus dem Norden die Eismassen mit großer Gewalt herab. Der „Hekla" erhielt einige harte Stöße, und etwa tausend bis zwölfhundert Fuß von der „Fury" prallten zwei große Treibeismassen mit einem so furchtbaren Krachen gegen einander, daß zahllose Eisstücke funfzig bis sechzig Fuß hoch in die Luft geschleudert wurden. Wäre das Schiff nur auf einen Augenblick in den Bereich dieser Erschütterungen gekommen, so würde es zermalmt worden sein; glücklicher Weise aber entkam es der Gefahr. Uebrigens schien jene Strömung

zu neuen Hoffnungen zu berechtigen, da sie aus der Mündung der Hudsonsstraße nicht hergeleitet werden konnte, sondern aus dem westlichen Ocean, in den man zu gelangen so sehr sich sehnte, kommen mußte.

Das Eis trieb vorbei und die Schiffe drangen mit günstigem Winde und Strom vorwärts. Die Küsten begannen jetzt ihr Sommergewand anzulegen; der Schnee war fast ganz verschwunden und der Boden war mit den reichsten Blüten der arktischen Vegetation bedeckt. Die Schiffe gelangten an einen, Barrow genannten schönen Fluß, der einen höchst malerischen Wasserfall über Felsen bildete, die mit prachtvollen Pflanzen geschmückt waren. Das hier umherwandernde Rennthier, die Eidergans, der goldfarbige Kiebitz und die Schneeammer, die hier ihre Flügel ausbreiteten, boten den Blicken eine heitere und entzückende Scene dar. Am 14. erreichten die Seefahrer die Insel Amiticke, die als in der Nähe der Straße, nach welcher sie vorzudringen versuchten, liegend beschrieben worden war. Sie sahen gegen zweihundert Wallrosse, wie gewöhnlich auf einander geschichtet, auf den Treibeismassen liegen. Von jedem Schiffe wurde ein bemanntes Boot, abgeschickt; allein diese muthvollen Amphibien, von denen einige ihre Jungen auf dem Rücken trugen, leisteten den verzweifeltsten Widerstand und ein Wallroß zerriß die Planken eines Bootes an zwei oder drei Stellen. Blos drei wurden getödtet und man fand den Geschmack ihres Fleisches leidlich, da es eine Abwechselung in der gewöhnlichen Schiffskost darbot.

Die Seefahrer drangen jetzt nordwärts vor und erblickten bald eine kühn sich erhebende, hohe Küstenreihe, dem Anscheine nach von derjenigen getrennt, der sie entlang segelten. Da dies mit der Zeichnung der schönen Iligliuk übereinstimmte, so schmeichelten sie sich mit der Hoffnung, daß sie sich der Straße näherten, welche von ihr als die Einfahrt in das Polar-Bassin bildend geschildert worden war. Sie drangen also von den schön-

sten Hoffnungen beseelt vorwärts und waren höchst erfreut, als sie die kleine Insel Igloolik erreichten, welche nach Iligliuk's Aussage gerade an der Mündung der Einfahrt lag. Sie sahen auch wirklich bald die Straße weithin nach Westen sich erstrecken; aber leider! entdeckten sie zu derselben Zeit eine in ununterbrochener Reihenfolge von Ufer zu Ufer sich erstreckende, die Durchfahrt ganz und gar versperrende Eismasse, die nicht etwa ein zufällig hierher gerathenes Treibeis war, sondern von dem verflossenen Winter noch herrührte und durch die Sommersonne auch nicht im Geringsten vermindert worden war. Nunmehr außer Stand, einen Schritt weiter vorzudringen, belustigten sie sich mit Excursionen auf dem Lande nach verschiedenen Richtungen hin; und am 14. August beschloß endlich Kapt. Parry, mit sechs Mann einen Streifzug über die zugefrorene Oberfläche der Straße zu unternehmen. Diese Reise war sehr beschwerlich, da das Eis hin und wieder zu rauhen Hügeln sich aufgethürmt und zugleich große offene Stellen gebildet hatte, die man nicht anders, als mittelst Planken, oder indem man Eisstücke als Böte benutzte, passiren konnte. Nach Verlauf von vier Tagen bekamen die Reisenden eine, in ein schroffes Vorgebirge endigende Halbinsel zu Gesicht. Das Vorgebirge war von Schichten, die sich allmählig gebildet hatten und den Gallerien eines hohen, die Umgegend beherrschenden Forts glichen, umlagert; demungeachtet erklommen die Wanderer die Spitze und genossen dort einen höchst befriedigenden Anblick. Sie fanden, daß hier die Straße am engsten und etwa zwei englische Meilen breit war und daß sich in derselben eine Strömung von der Schnelligkeit von zwei Meilen in der Runde befand. Im Westen dehnten sich die Küsten auf beiden Seiten aus, bis auf drei Compaßstriche und bei heiterem Horizont kein Land mehr sichtbar war. Der Kapitän zweifelte nicht, daß, nach dieser Lage der Küsten zu urtheilen, das Polarmeer vor ihm liege, und er gab sich den sanguinischen Hoffnungen hin, bis

in dieses Meer, trotz den im Wege stehenden furchtbaren Eiswällen, sich durcharbeiten zu können. Er legte der Straße den Namen „Fury und Hekla Straße" bei, und gab den ihn begleitenden Matrosen eine Extra-Kanne Grog, um auf eine glückliche und schnelle Fahrt durch diesen Kanal zu trinken.

Kapt. Parry verlor jetzt keine Zeit, um zu den Schiffen zurückzukehren, wo er zu allgemeiner Freude und zu rechter Zeit ankam, da das im Wege stehende Eisbollwerk, welches allmählig erweicht und in verschiedene einzelne Stücke aufgelös't worden war, plötzlich ganz verschwand und die Schiffe am folgenden Morgen in offenes Fahrwasser versetzte. Sie gingen sogleich nämlich am 21. Juli, unter Segel, und gelangten, obgleich die Fahrt durch Nebel und andere Hindernisse bisweilen gehemmt wurde, am 26. in den vom Befehlshaber beobachteten engsten und mittelsten Theil der Straße. Zugleich erhob sich ein frischer Wind, der Himmel heiterte sich auf, die Schiffe drangen durch eine Strömung von etwa einer Seemeile in der Stunde vor, und die Seefahrer gaben sich den schönsten Hoffnungen auf einen glücklichen Erfolg hin, der sie für so viele Hindernisse und getäuschte Erwartungen entschädigen würde. Plötzlich aber wurde von dem Mastkorbe aus angezeigt, daß ein undurchdringliches, aus dem vorigen Winter noch herrührendes Eisfeld die ganze Breite des Kanals ausfülle. Nach einer Stunde hatten sie dieses Eis erreicht, welches sie weich, porös und verfault, wie man es nennt, fanden. Alle Segel beisetzend, steuerten sie darauf los und drangen in der That auf drei- bis vierhundert Ellen ein, jetzt aber wurden sie durch ein festes und undurchdringliches Eis in der weiteren Fahrt aufgehalten. Auch während des ganzen übrigen Theils der Jahrszeit war man außer Stande, einen einzigen Schritt weiter vorzudringen. und blieb denn den Mannschaften, um ihre Thätigkeit zu üben, kein anderes Mittel übrig, als Landreisen zu unternehmen. Kapt. Lyon unternahm eine Reise nach dem

Süden zu, um sich zu überzeugen, ob nicht etwa irgend eine Bucht oder Durchfahrt von dem einen Meer zum andern in dieser Richtung übersehen worden sei. Das Land war jedoch mit rauhen und schroffen Felsen, von denen einige an tausend Fuß hoch waren, und Reihen von Seen, in denen viel Eis umhertrieb, in dem Grade bedeckt, daß er über sieben Meilen hinaus nicht vorzudringen vermochte. Obgleich der September seinen Anfang genommen hatte, so war doch die Jahrszeit wie um Beginn des Frühlings; und es entfalteten sich die Knospen des Mohns und Steinbrechs, um durch den schnell herannahenden Winter getödtet zu werden.

Befriedigendere Beobachtungen wurden auf einer andern Reise von den H. H. Reid und Bushman gemacht, welche längs der Südküste der Cockburn-Inseln sechzig Meilen weit nach Westen vordrangen, bis sie einen Hügel erreichten, von wo aus sie ohne allen Zweifel das Polarmeer, in grenzenloser Weite sich ausdehnend, vor sich liegen sahen; jedoch furchtbare Eisbollwerke füllten die Straße und machten jedes Vordringen nach diesem großen und ersehnten Meere unmöglich.

Es war jetzt in der Mitte des Septembers und die gewöhnlichen Symptome: das Wandern der Rennthier-Heerden nach dem Süden, das zu Massen sich formirende Treibeis und die auf der Wasseroberfläche sich bildende Eiskruste, erinnerten die Seefahrer nicht blos an die Unmöglichkeit der Hinwegräumung der ihre weitere Fahrt hemmenden Hindernisse, sondern auch daran, daß sie keine Zeit verlieren durften, um Winterquartiere aufzusuchen. Die Mitte der Straße und zwar diejenige Stelle, wo sie zuerst aufgehalten worden waren, erschien als die geeignetste Station, um von da aus weitere Entdeckungsversuche künftig vornehmen zu können; inzwischen gebot die Klugheit, die Frage aufzuwerfen, ob man in diesem Eiskerker und bei so starken Bollwerken auf allen Seiten im Stande sein würde, die Schiffe wieder frei zu machen. Jedenfalls

schien es höchst bedenklich, vielleicht auf elf Monatte zwischen Felsen und Eis und allen Entbehrungen eines arktischen Winters ausgesetzt, hier eingeschlossen zu werden. Kehrten sie dagegen nach Iglolik zurück, so waren sie im Stande, den ersten Eisdurchbruch, der, wie man hoffte, auf der Ostseite statt haben würde, zu benutzen, und konnten dann binnen wenigen Tagen auf ihre gegenwärtige Station gelangen.

Am 30 October waren die Schiffe mittelst der gewöhnlichen Operation des Sägens in einem Hafen von Iglolik festgelegt worden. Während des Winters wurde wie früher für die Gesundheit und Bequemlichkeit der Mannschaft die größte Sorge getragen; allein obgleich ihre Gemüther nicht niedergeschlagen waren, so scheint doch im Ganzen weniger Fröhlichkeit und leichter Sinn, als in den beiden Wintern zuvor, vorgeherrscht zu haben. Wir hören nichts von einem Theater, oder von einer Schule. Auch war man, da die Schiffe auf der Nordseite der Winterinsel lagen, gegen sieben Wochen der erquickenden Strahlen der Sonne beraubt. Am 2. December erblickte man von der „Fury" aus in Folge der Strahlenbrechung noch etwa den sechszehnten Theil der Sonnenscheibe. Um Neujahr waren Arkturus und Capella, Sterne erster Größe, auf eine halbe Stunde vor und nach Mittag sichtbar. Am 5. Januar 1823 war der Horizont so hell geröthet, daß man binnen kurzem die Sonne zum Vorschein kommen zu sehen hoffte; man wurde durch einen vierzehntägigen dichten Nebel in dieser Hoffnung getäuscht. Erst am 19., nachdem das Wetter sich aufgeklärt hatte, erblickte man sie mit zwei Nebensonnen, und auf beiden Schiffen eilte die Mannschaft aufs Verdeck, um das Neue und Glänzende dieses entzückenden Schauspiels zu genießen.

Unsere Seefahrer trafen in Iglolik mit Eskimos zusammen, welche sie anfangs mit Ueberraschung und einer gewissen Bestürzung empfingen, jedoch plötzlich wie alte Bekannte sie begrüßten, nachdem sie erfahren hatten, daß

sie im vorigen Jahre auf der Winter-Insel gewesen und mit deren Bewohnern sehr bekannt geworden wären. Diese Eingeborenen gehörten nämlich dem Stamme an und standen durch Bündnisse und nahe Verwandschaft mit vielen Individuen in Verbindung; sie waren also höchst erfreut, von diesen Nachrichten zu erhalten. Die Mannschaften verkehrten den ganzen Winter hindurch auf einem höchst freundschaftlichen Fuß mit ihnen und leisteten ihnen während einer schweren Krankheitsperiode die wichtigsten Dienste. Uebrigens war dieser Verkehr im ganzen nicht so erfreulich, als in andern Gegenden und zu andern Zeiten. Man fing an wahrzunehmen, daß die Anhänglichkeit der Eskimos an die Kabloonas oder Weiße großentheils aus Interesse und der Hoffnung auf Geschenke entsprang; daß sie um Lebensmittel und andere Gaben fast ohne Unterlaß baten und doch bei ihrem Empfange keine Dankbarkeit an den Tag legten, und weitweniger berücksichtigten, was sie selbst erhielten, als was Andere mehr als sie bekammen. Auch erregte ihre Gleichgültigkeit gegen die Gebrechlichen und Kranken ihres eignen Stammes unangenehme Empfindungen. So fand es sich, daß eine Wittwe, Namens Kagha, die freilich einen satanischen Charakter besaß, aus gänzlichem Mangel an Pflege fast umkam. Kapt. Lyon ließ sie in seine eigne Kajüte bringen, wo sie durch ihre Unreinlichkeit und Zanksucht eine wahre Plage für ihn wurde, so daß sie, nachdem sie erquickt und in eine doppelte Kleidung von Rennthierhaut eingehüllt worden war, wieder in die Hütten gebracht wurde. Nach Verlauf von zehn Tagen fand man sie dem Tode nahe, wahrscheinlich blos aus Mangel an Nahrung, und sie starb, obgleich sofort nach dem Schiffshospital gebracht, am folgenden Tage. Auch machte einen unangenehmen Eindruck auf die Engländer der stoische Gleichmuth, mit dem die Angehörigen die Nachricht aufnahmen, daß die Hunde die unter dem Schnee vergrabenen Leichen von zwei Kindern aufgescharrt und verschlungen hatten. Es hielt in der That sehr schwer, ein Grab in der

Erde, die während des Winters felsenhart ist, zu bereiten; nachdem aber ein befreundeter Eskimo seine Frau durch den Tod verloren hatte, häuften die Matrosen über ihren Leichnam eine Steinmasse an, welche im Stande war, sowohl den zahmen wie den wilden Thieren, die in diesen öden Gegenden sich herumtreiben, den Zugang zu verwehren. Der Mann stattete seinen Dank, jedoch nicht mit Herzlichkeit ab; er drückte sogar die Besorgniß aus, daß der Druck dieser großen Steinmasse für seine entschlafene Gattin sehr peinlich sein möchte; und als bald darauf ein Kind starb, erklärte er es für unfähig, eine solche Bürde zu tragen, und wollte nicht zugeben, daß es mit etwas Anderm, als Schnee bedeckt wurde.

Man hatte während dieser Expedition Gelegenheit, die Eskimos genauer zu beobachten, als dies je zuvor von andern Europäern geschehen war. Sie bilden eine weit verbreitete Menschenrace, indem sie die fast den ganzen Erdumkreis in sich begreifenden, sämmtlichen Küsten des Nord-Oceans bewohnen. Richardson und Franklin trafen sie längs der ganzen Küste des amerikanischen Polarmeers, und Kotzebue an dem Kanal in der Nähe der Behringsstraße an. Die Samojeden und Kamtschadalen im nördlichen Asien scheinen zu derselben Race zu gehören. Eine Uebereinstimmung in den Gesichtszügen und der Körpergestalt, in den Böten, Hütten und Instrumenten; selbst eine Aehnlichkeit in den Sitten, dem Charakter und der Lebensweise, mögen durch den gemeinsamen Drang der nämlichen besonderen äußeren Umstände herbeigeführt worden sein. Dagegen bietet die Verwandtschaft der Sprachen, welche der Art ist, daß sich die Dialekte sämtlicher Eskimos als die Abweichungen einer gemeinschaftlichen Sprache darthun, den klaren Beweis, daß sich eine ursprüngliche Race von irgend einer Gegend aus über die ganze Reihe dieser unermeßlichen und öden Küsten ausgebreitet hat. Diese Völkerwanderung muß durch die zusammenhängende unermeßliche Küstenkette, welche sich längs dem arktischen Ocean

erstreckt und ihres Gleichen in keiner andern Weltgegend hat, erleichtert worden sein. Die Eskimos setzten daher wahrscheinlich schon vor undenklichen Zeiten die alte und die neue Welt, die damals in jedem anderen Theile sich gegenseitig durchaus nicht kannten, mit einander in Verbindung.

Das Aeußere dieser Wilden scheint durch die Strenge des Clima's bedingt und gewissermaßen charakterisirt worden zu sein. Ihre Körperlänge ist entschieden geringer, als bei den Europäern, und ein fünf Fuß neun Zoll langer Mensch ist in ihren Augen fast ein Riese. Obgleich der Rumpf des Körpers etwas dick ist, so sind doch die Ex-

tremitäten, namentlich die Hände und Füße, klein und die Finger kurz. Das Gesicht ist breit und platt, die Nase klein und zugleich so tief eingedrückt, daß bei Einigen ein Meßstab quer über das Gesicht gelegt werden konnte, ohne daß die Nase berührt wurde. Es ist irgendwo bemerkt worden, daß ihr Gesicht jene eigenthümliche Form darbietet, welche das menschliche Antlitz von Natur annimmt, sobald es der intensiven Kälte ausgesetzt ist, wobei alle hervorstehenden Züge eingezogen und demnach die Wangen hervorgetrieben werden. Die hervorstehenden Bakkenknochen der Bergbewohner mögen ebenfalls durch die Einwirkung der Luft enstanden sein. Von diesen Eigenthümlichkeiten abgesehen, sind Körper und Gliedmaßen der Eskimos zemlich gut geformt. Selbst das Aeußere der Weiber ist, obgleich sie auf eine regelmäßige Schönheit keine Ansprüche machen können, oft angenehm und mit dem Ausdruck der Offenheit und Gutmüthigkeit gepaart; so daß, wäre es von der dicken Schmier- und Schmutz-Kruste gereinigt, um die eigentliche Hautfarbe, welche blos die einer dunkeln Brünette ist, zu zeigen, es selbst in Europa für hübsch gehalten werden würde. Die Haut ist fettig und unangenehm kalt beim Berühren, und das Fleisch weich und schlaff, was wahrscheinlich von dem Genuß der fetten thierischen Substanzen, aus denen die Hauptnahrung besteht, herrührt.

Die Kleidung ist vermöge der durch das Clima gebotenen Nothwendigkeit reichlicher und sorgfältiger verfertigt, als solches bei anderen wilden Stämmen gewöhnlich der Fall ist. Die des Mannes besteht hauptsächlich aus einem doppelten Gewande von Rennthierfellen; das untere bedeckt, mit der behaarten Seite nach innen, unmittelbar die Haut nnd an dem obern befindet sich ein weiter Ueberwurf zur Kopfbedeckung. Die Beinkleider, von demselben Material und ebenfalls doppelt, reichen über die Stiefel hinaus, welche sich bis zu den Knieen erheben und entweder aus Rennthierhäuten, oder, wenn für die Jagd oder zum An-

ziehen beim Reisen bestimmt, aus Seehunds- oder Wallroßfellen bereitet sind. Die Kleidung der Weiber ist fast die nämliche, Einiges in der Form ausgenommen. Die Weiber schätzten sich sehr glücklich, Hosen zu tragen und vernahmen mit Bedauern, daß ihre Schwestern in Europa durch die Laune der Mode eines so behaglichen Kleidungsstücks beraubt wären. Der Hauptunterschied ihrer Kleidung findet sich in den Stiefeln, die von solchem Umfange sind, daß jedes Bein die Dicke des ganzen Körpers zu haben scheint, und ihnen blos einen watschelnden Gang, gleich dem der türkischen Enten, gestattet. Diese Stifel bilden übrigens höchst geräumige Behälter für Alles, was, sei es auf gesetzlichem oder ungesetzlichem Wege, in den Besitz der schönen Eigenthümerin gelangt. Kap. Parry glaubt, daß der große Umfang dieses Fußwerks daher rührt, weil es ursprünglich zu einer Art Tragkorb für die kleinen Kinder — wie dies noch jetzt bei einigen Stämmen der Fall ist — bestimmt gewesen sei, und, obgleich die Kinder bei den Eskimos jetzt allgemein in dem Kopfüberwurf getragen werden, dennoch diese alte Form beibehalten habe.

Die Eskimos werfen diese Kleidungsstücke nicht etwa auf eine kunstlose und nachlässige Weise und blos als eine Schutzwehr für die grimmige Kälte um, sondern legen vielmehr, gleich andern Wilden, eine Leidenschaft für Putz und Schmuck an den Tag. Ihre Kleider sind nett zusammengenäht mit Fäden, die aus Thiersehnen verfertigt sind; und der Effekt ihres weichen Pelzwerks wird durch Vertheilung desselben in Streifen von verschiedenen Farben und durch Fransen längs dem Saum, wobei sich häufig ein guter Geschmack verräth, erhöht. Sie griffen sehr begierig nach Knöpfen oder Glasperlen; an deren Stelle sie sich mit aus Fuchs-, Wolfs- oder Moschusthier-Zähnen zusammengesetzten Gürteln geschmückt hatten; auch hatte ein Weib ihre Jacke mit einer langen Reihe von Fuchsschnauzen besetzt. Es wurde vermuthet, daß diese Zierrathen in

gewisser Beziehung als Amulette oder Zauberzeichen zu betrachten seien. Auch bei den Eskimos fehlte der allgemeine Schmuck der Wilden, das Bemalen der menschlichen Haut, nicht. Dieses wird nicht durch das bei den Indianern gebräuchliche Punktiren, sondern durch eine Art Nähen bewirkt. Die Weiber stecken unter die Oberhaut eine Nadel mit einem, mit Lampenruß und Thran getränkten Faden, welcher, nachdem er herausgezogen und die durchzogene Haut gedrückt worden, eine bleibende Olivenfarbe zurückläßt. Uebrigens fließt bei dieser Operation, wenn die gehörige Vorsicht und Geschicklichkeit dabei beobachtet wird, was jedoch selten der Fall ist — kein Blut. Das Gesicht, die Arme, die Schenkel und hin und wieder auch die Brüste der Frauen sind in reichlichem Maße mit diesen künstlichen Farben bedeckt.

Die für den Lebensunterhalt erforderliche Arbeit ist unter diesem strengen Clima beschwerlicher und zeitraubender, als bei irgend einem andern, civilisirten oder wilden, Volke. Der länger als neun Monate im Jahre festgefrorene Boden erzeugt weder Wurzeln, noch Kräuter, welche einen stehenden Nahrungsartikel zu bilden vermögen. Zahme Thiere werden, um zur Nahrung zu dienen, nicht gehalten und die Hunde nur in der größten Noth geschlachtet. Die Jagd ist die einzige Nahrungsquelle der Eskimos, daher denn auch diese ganze Tage damit zubringen und die das Meer und Land bewohnenden wilden Thiere verfolgen. Auf diese Weise führen sie ein Leben voll Kunstgriffe und Abentheuer, wobei Energie und Ausdauer und viele andere Eigenschaften sich entwickeln. In Ermangelung oder bei großer Seltenheit von Holz und Eisen, bedienen sie sich der Thierknochen, deren sie von allen Formen und Größen besitzen, obgleich diese Materialien oft zu unbiegsam befunden werden. Die Bogensehnen und Taue bereiten sie aus den zähesten und elastischsten Thierhäuten, welche sie in lange Streifen zerschneiden. Während des kurzen Sommers verfolgen sie, mit Bogen und Pfeilen bewaffnet,

das Rennthier, dessen Fleisch als Speise und dessen Haut als Kleidung sie allem andern vorziehen. Die Eider- und andere Gänse dienen ihnen ebenfalls zur Nahrung, während deren Häute, mit den Federn nach innen gekehrt, eine leichte und behagliche Kleidung gewähren. Jedoch treibt der frühzeitige Winter diese Thiere in großen Schaaren nach milderen Himmelsstrichen; und von der Zeit an, nämlich während eines neunmonatlichen Zeitraums jährlich, muß die Nahrung in den Gewässern gesucht werden. Diese sind freilich mit den großen Cetaceen, Seehunden, Wallrossen und selbst Wallfischen angefüllt; allein die Jäger und das Wild sind durch eine dicke Eisdecke von einander gerrennt.

Inzwischen fühlen diese Thiere, wie bereits früher bemerkt worden ist, obgleich ihre Hauptwohnung unter der Wasseroberfläche ist, dennoch das Bedürfniß, von Zeit zu Zeit aufzutauchen, um Athem zu schöpfen. Solche Momente warten die Eskimos mit der unermüdlichsten Geduld ab, wobei sie häufig eine kleine Schneeschutzwehr errichten, um sich gegen die Kälte zu schützen; und sobald das Thier sich blicken läßt, werfen sie einen Wurfspieß oder eine Harpune nach ihm. Sie besitzen diese Waffen in verschiedenen For-

men und Größen und schleudern dieselben bisweilen mit einem daran befestigten, langen Tau, ein nothwendiger Theil ihrer Jagdgeräthschaften — fort. Ihre größte Unternehmung besteht übrigens in der Jagd auf den Wallfisch, bei welcher Gelegenheit sich viele Eskimos, mit den verschiedenartigsten Waffen versehen, vereinigen. Der Wallfisch taucht, sobald er von einem Wurfspieß getroffen worden, unter; da er genöthigt ist, nach kurzen Zwischenräumen wieder hervorzukommen, so wird er stets aufs Neue angegriffen, bis endlich durch Ermattung und Blutverlust überwältigt, dieser mächtige Monarch der Tiefe eine wehrlose Beute wird. Ein Eskimo nimmt, selbst wenn er allein ist, keinen Anstand, den Eisbär anzugreifen, dieses grimmigste und fürchterlichste aller Thiere in den Polargegenden. In diesem Kampfe muß er jedoch durch eine Koppel seiner getreuen Hunde unterstützt werden, welche furchtlos vordringen, das Thier aufhalten und es von allen Seiten anfallen, während ihr Herr mit seinem Speer herankommt, und, mit einer fast übernatürlichen Gewandtheit den furchtbaren Sprüngen des wüthenden Ungeheuers ausweichend, es durch wiederholte Stiche tödtet. Schlingen, Gruben und Fallen werden ebenfalls mit Geschicklichkeit, hauptsächlich zum Einfangen der Vögel ünd Füchse aufgestellt.

Die Eskimos zeigen eine geringe Klugheit bei dem Verbrauch ihrer Lebensmittel. Sobald die Nachricht von dem Fange eines Wallrosses einläuft, ertönt im ganzen Dorfe ein lautes Freudengeschrei, da sämtliche Bewohnr: desselben Antheil an der Beute haben. Auf der Stelle, werden von dem Thiere Stücke ausgeschnitten, jede Lampe wird mit Thran versorgt und in jeder Wohnung lodern Flammen; alle Töpfe sind mit Fleisch angefüllt, und die Weiber fischen die delikatesten Bissen heraus und verschlingen sie. Sobald das Festmahl bereitet ist, langt ein Mann ein großes Stück hervor, erfaßt mit seinen Zähnen so viel die Mundhöle zu bergen vermag, reicht dann den Ueberrest einem Nachbar, dieser einem andern und sofort, bis das

Ganze verzehrt ist. Hierauf kommt ein neues Stück zum Vorschein, mit dem, wie mit allen übrigen, fast ohne Unterbrechung auf dieselbe Weise verfahren wird bis von dem ganzen Thiere nichts mehr vorhanden ist. Der Magen eines Eskimos scheint fast unersättlich zu sein. Einige in dieser Beziehung auf der „Fury" angestellte und sorgfältig aufgezeichnete Versuche führten zu den überraschendsten Resultaten. So wird von einem Jünglinge, Namens Tooloak, berichtet, daß er in 21 Stunden in seinen Magen 10 Pfund 4 Unzen Fleisch, ein Maaß und ein Nösel Wasser, so wie über ein Nösel Suppe aufnahm. Ihm stellt Kapt. Lyon Kangara an die Seite, welche in 19 Stunden 9 Pfund 15 Unzen Fleisch und anderthalb Maaß Flüssigkeit verschluckte. Nach diesem Maßstabe mußten selbst die reichsten Mundvorräthe in sehr kurzer Zeit aufgezehrt werden; und so haben denn die Eskimos den einen Tag mit Fieber, Blutsturz und allen übrigen, aus Magenüberfüllung entspringenden Krankheiten zu kämpfen, und wenige Tage darauf nicht einen Bissen zu essen.

Die Eskimos besitzen in intellektueller Hinsicht nicht den leisesten Anstrich von dem, was man Kenntnisse nennt; sie können keine abstrakte Ideen sich bilden und nicht über zehn, die Zahl ihrer Finger, zählen. Nichts destoweniger entwickeln sich, bei einem einigermaßen bewegten und ereignißreichen Leben, ohne künstliche Pflege, manche Fähigkeiten von selbst. Wir haben die Geschicklichkeit gesehen, welche sie bei dem Bau ihrer Hütten, so wie beim Verfolgen und Tödten der verschiedenen Land- und Wasserbewohner, von denen ihre Subsistenz abhängt, an den Tag legen. Ihre häufigen Wanderungen setzen sie in den Besitz von ausgedehnten Lokal- und geographischen Kenntnissen, welche sie sogar bis zu einem gewissen Grade in ein System zu bringen und zu versinnlichen im Stande sind. Auch sind sie in allen Angelegenheiten des gemeinen Lebens schlau und gewandt und besitzen ein bedeutendes Talent für Späße und Possenreißen.

Hinsichtlich der moralischen Eigenschaften besitzen die Eskimos, wenigstens die hier erwähnten, manches Empfehlungswerthe. Im Anfange des mit den Engländern eröffneten Verkehrs bezeichnete die unwandelbarste Ehrlichkeit ihr ganzes Betragen, obgleich diese Eigenschaft im Laufe eines Umganges von zwei Wintern bedeutend untergraben wurde. Sie waren freilich auch den größten Versuchungen ausgesetzt, indem sie fortwährend an und auf den Schiffen kleine Bretter, Stücken Eisen oder leere Blechtöpfe umherliegen sahen, welches alles in ihren Augen denselben Werth wie Gold und Juwelen hatte. Es kam auch zu ihrer Kunde, daß sie bei Gelegenheit ihres früheren Tauschhandels kostbare Felle gegen Knöpfe, Glasperlen und andern Tand ohne reellen Werth verschleudert hatten — ein System, über welches sie, als über baare Räuberei, jammerten. Uebrigens wurde die so eben erwähnte Tugend von Anfang bis zu Ende auf eine dem goldnen Zeitalter würdige Weise unter ihnen selbst ausgeübt. Ihre Kleider, Schlitten und sämmtlichen Jagd- und Fischerei-Geräthschaften blieben in und außerhalb der Hütte liegen, ohne daß je ein Fall des Entwendens vorgekommen wäre. Das Eigenthum war ohne Hülfe von Gesetzen und Gerichten in der vollkommensten Sicherheit. Das gemeinsame Recht auf die Ausbeute der Jagd bezeichnet ebenfalls eine besondere Eintracht, ohne daß es den Eifer im Aufsuchen der Nahrung zu mindern scheint, obgleich es zu dem unbedachtsamen Aufzehren derselben beitragen mag. Die Seefahrer gestehen, daß sie mit der herzlichsten Gastfreundschaft in den kleinen Hütten aufgenommen wurden, wo man ihnen die größten Leckerbissen vorsetzte und die Weiber im Kochen, im Trocknen und Ausbessern ihrer Kleider mit einander wetteiferten. „Die Weiber beim Arbeiten und singend, die Männer ihre Taue ausbessernd, die Kinder vor der Thür spielend und der Topf über der Flamme einer erfreulichen Lampe siedend“ — alles dieses bot ein liebliches Gemälde der Lebensweise unter den Wilden dar. Inzwi-

schen zeigte ein fortgesetzter Umgang, daß auch die Eskimos ihren vollen Antheil von den menschlichen Schwächen erhalten hatten. Das Betteln obgleich dasselbe in vielen Fällen anhaltend und unabläßig war, wollen wir übergehen, da es fast einzig und allein durch ihre Verbindung mit den Engländern und zu reichliche Geschenke im Anfange hervorgerufen zu sein scheint; auch scheinen ihre kleinen Ausbrüche des Neides aus derselben Quelle geflossen zu sein. Allein dem schönen Geschlecht bei den Eskimos wird eine starke Neigung zu Klatschereien und Verleumdungen vorgeworfen, mit denen sie sich, wie in den modernsten Toilettenzimmern, befaßten, während sie an der Thür in einem Kreise saßen und ihre Taue ausbesserten. Ihr eignes Betragen soll übrigens den reichlichsten Stoff zum Tadel, besonders mit Beziehung auf die eheliche Treue, geliefert haben; und doch, wenn eingeräumt wird, daß diese Fehler sorgfältig verhehlt wurden und der äußere Anstand in hohem Grade beobachtet ward, und daß die Verläumdungssucht die Eingeborenen die Grenzen der Wahrheit oft überschreiten ließ, so möchte man die Frage aufwerfen können, ob nicht der scandalösen Chronik der Eisregionen etwa zu viel Glauben geschenkt sein möchte. Soviel scheint gewiß, daß die Eingeborenen eine besondere Gleichgültigkeit gegen die Leiden und selbst bei dem Tode von Nachbaren und Verwandten an den Tag legen. Wittwen, so wie alte und gebrechliche Personen werden, wenn sie nicht eigene Kinder haben, mit der größten Nachläßigkeit behandelt. In Zeiten des Ueberflusses erhalten auch freilich sie ihren Antheil von dem gemeinschaftlichen Mundvorrath; bei eingetretenem Mangel aber wird ihnen nur eine sehr geringe Quantität gereicht, und sie kommen, da sie in ihrer Krankheit nicht verpflegt werden, oft allein aus Mangel und Vernachläßigung um. Die Kinder werden mit außerordentlicher Zärtlichkeit behandelt; jedoch wird der hier stark vorherrschende Gebrauch der Adoption, wodurch die Bande zwischen Vater und Kind in voller Stärke

geknüpft werden, nur bei Knaben in Anwendung gebracht und dem Anscheine nach, in der Absicht, in alten Tagen eine Stütze zu haben.

Die religiösen Begriffe der Eskimos sind, obgleich sie nicht wohl anders als Aberglaube genannt werden können, nicht viel ungereimter, als der Volksglaube der alten Griechen und Römer. Ihre Hauptgottheit ist Aywillaiyoo, eine ungeheuere Riesin, mit blos dem linken Auge und einem bis zu den Knieen herabhängenden und kaum mit beiden Händen zu umklammernden Schwanze. Kapt. Lyon wohnte einer großen Beschwörung bei, durch welche Toolemak, der Oberzauberer, Aywillaiyoo auf die Oberwelt berief, um ihre Orakel zu äußeren. Die Versammlung befand sich in einer Hütte, wo ein Licht nach dem andern ausgelöscht wurde, bis zuletzt eine völlige Finsterniß herrschte. Toolemak, erklärte nunmehr nach lauten Anrufungen, daß er in die Unterwelt hinabsteige, um die Göttin herauf zu holen. Nicht lange, so ließ sich ein leiser, eigenthümlicher Gesang vernehmen, als von Aywillaiyoo herrührend. Während einer halben Stunde ertheilte sie auf das laute Geschrei und die Fragen ihres Priesters zweifelhafte und mystische Antworten, worauf die Töne erstarben nnd die Göttin, wie man glaubte, in die Erde versank; zugleich zeigte Toolemak seine Rückkehr auf die Oberwelt durch ein Geschrei an. Als jedoch bald darauf der Zauberer am Bord eines der Schiffe sich befand nnd mit neun Gläsern heißen Wassers (Branntweins) regalirt wurde, begann er unter dessen Einflusse seine Beschwörungen aufs Neue und es fand sich nun, daß er jene sich verändernden und geheimnißvollen Töne, die für die Worte Aywillaiyoo's gegolten hatten, dadurch hervorbrachte, daß er seine Hand oder Jacke bald auf diese, bald auf jene Weise in den Mund steckte. Jene Göttin hat einen einarmigen Riesen zum Vater. Außerdem begreift der Götterhimmel einen Pamiooli, ein Geist, der häufig angerufen wird, und einen großen Bären in sich, dessen Woh-

nung in der Mitte des Eises sich befindet, und der häufig Unterredungen mit den Menschen hält. Die Eingeborenen glauben auch an eine zukünftige Welt, deren Freuden und Beschäftigungen, nach dem gewöhnlichen Glauben der wilden Völker, sinnlicher Art sind. Die Seele sinkt in die Erde hinab durch auf einander folgende Räume, von denen der erste etwas von der Natur des Fegefeuers hat; jedoch die guten Geister gehen ohne Aufenthalt hindurch und in andere, allmählig sich verbessernde Wohnungen über, bis sie zuletzt tief unten in die einer vollkommenen Seligkeit gelangen, wo die Sonne nie untergeht, und wo neben großen, nie zufrierenden Seen zahlreiche Rennthierheerden weiden und die Seehunde und Wallrosse überall in den Gewässern sich finden.

Wir kehren nunmehr zu unseren Seefahrern zurück. Der Frühling war in hohem Grade unfreundlich. Kapt. Lyon versuchte über die Halbinsel Melville vorzudringen, allein er fand den Weg so rauh und in dem Grade durch steile Bergketten versperrt, daß er nach Verlauf von neunzehn Tagen zur Rückkehr sich genöthigt fand, ohne irgend etwas, ausgenommen zwei reißende, in der Nähe von Igloolik ins Meer sich ergießende Flüsse, entdeckt zu haben. Lieutenant Hoppner begleitete einige Eskimos nach der Cockburn-Insel, vermochte jedoch in das Innere nicht weit vorzudringen. Erst am 7. August war man im Stande, sich mit Hülfe der Sägen und mit großer Mühe einen Weg in die offene See zu bahnen; und um diese Zeit hatte auch Kapt. Parry jede Hoffnung aufgegeben, irgend etwas von Wichtigkeit während der noch übrigen kurzen Frist dieser Jahrszeit vornehmen zu können. Er entwarf daher einen sehr kühnen Plan, nämlich alle entbehrliche Vorräthe an Bord der „Fury" bringen zu lassen und mit dieser allein einem dritten Winter in den Polarregionen zu trotzen, in der Hoffnung, daß der nächste Sommer für seine Unternehmungen günstig sein werde. Als er sich jedoch anschickte, diesen zu kühnen Entwurf in Ausführung zu brin-

gen, wurde ihm gemeldet, daß Symptome des Skorbuts bei Mehreren von der Mannschaft, deren physische Kräfte durch die zwei strengen Winter, welche sie durchgemacht hatten, allgemein geschwächt zu sein schienen, sich gezeigt hätten. Bei so bewandten Umständen blieb keine Wahl übrig, und Kapt. Parry trat in Uebereinstimmung mit der allgemeinen Meinung seiner Offiziere, alsbald die Heimreise an. Die Schiffe wurden auf einem stürmischen, mit Eis bedeckten Meere 24 Tage lang umhergetrieben, durchschnitten jedoch, von einem Westwinde begünstigt, das atlantische Meer und kamen am 10. October 1823 in Brassa-Sund, auf den shetländischen Inseln, an. Nach zwei auf einander folgenden Jahren, die in den Eisgefilden der Polarwelt, von wo aus nicht die geringste Nachricht nach England gelangt war, zugebracht worden, wurden die Seefahrer fast wie von den Todten auferstanden betrachtet. In Lerwick wurden bei ihrer Ankunft die Glocken geläutet und mit anderen außerordentlichen Freudenbezeugungen sie begrüßt. Nach wenigen Tagen liefen sie in die Themse ein.

Sonach waren zwei Versuche gemacht worden, jeder bis zu einem gewissen Grade mit Erfolg, jedoch beide weit entfernt von der Erreichung des großen Ziels. Die brittische Regierung war indessen nicht Willens, auf ihrer, mit regem Unternehmungsgeist betretenen Laufbahn stehen zu bleiben. Die Westgrenze der Melville-Insel und die „Fury und Hekla-Straße“ schienen in dem Grade versperrt zu sein, daß hier wenig Hoffnung auf Erfolg vorhanden war; dagegen hatte sich in der Prinz Regents-Bucht zur Zeit der Untersuchung durch Kapt. Parry freilich ein Eisbollwerk befunden, aber von der Art, welches so häufig und fast plötzlich verschwunden war und dessen Vorhandensein früh im Sommer nicht als sehr beunruhigend betrachtet werden konnte. Eine Fahrt durch diesen Kanal mußte die Schiffe in das, die Nordküste von Amerika begrenzende große Meer führen, welches von der „Fury

und Hekla-Straße" aus gesehen worden, längs dem Kapt. Franklin gesegelt war und auf dem und zwar auf dem gradesten Wege in die Gewässer des stillen Meeres zu gelangen die schönste Hoffnung vorhanden war. Diese Ansichten zu verfolgen, wurde Kapt. Parry mit dem „Hekla" aufs neue ausgesandt, während, bei der zufälligen Abwesenheit des Kapt. Lyon, die „Fury" unter den Befehl des Lieutenants, jetzt Kapitäns Hoppner gestellt wurde, der an den Unternehmungen auf der letzten Reise thätigen Antheil genommen hatte.

Die Schiffe gingen von Northfleet aus am 19. Mai 1824 unter Segel und befanden sich in der Mitte Juni's in der Davis's-Straße, Da die Jahrszeit ganz besonders unfreundlich war, so bekamen die Seefahrer, nach wiederholten vergeblichen Versuchen und bedeutenden Beschädigungen, erst am 10. September die kühn emporstrebenden und inponirenden Küsten des Lancaster-Sunds, in welchem einzelne Eisberge umhertrieben, zu Gesicht. In Erwägung aller Umstände schätzten sie sich glücklich, sich einen Weg von vielen Meilen durch neugebildetes Eis bis Port Bowen bahnen und hier bei Zeiten ihre Winterquartiere aufschlagen zu können. Die auf die Dauer des Winters für das physische Wohlbefinden der Mannschaft getroffene Vorkehrungen waren noch vollständiger, als auf den früheren Reisen. Die Wärme in den Kajüten wurde zwischen 50 und 60 Grad erhalten und die Seeleute trugen unmittelbar auf der Haut einen Pelz, dem von der Natur eine Wärme verliehen ist, welche die jedes menschlichen Fabrikats bei weitem übertrifft. Jedoch die durch das völlig gleichförmige Aeußere der Natur erzeugte traurige Eintönigkeit wurde statt durch die Gewohnheit weniger fühlbar zu werden, gerade dadurch um so pleinlicher. Da das arktische Theater seinen Reiz verloren hatte, so regte Kapt. Hoppner die Idee zu Maskeraden an, welche vielleicht in einem noch geringeren Grade dem Orte und den Personen angemessen waren; inzwi-

schen die Matrosen gingen mit Vergnügen darauf ein und spielten sämmtlich ihre Rollen mit großer Gewandtheit und allem äußeren Anstande. Der heilsame und dauernde Einfluß der Schulen wurde wieder ins Leben gerufen und die ganze Mannschaft wohnte diesen entweder als Lehrer, Schüler oder Zuschauer bei.

Das Frühjahr war ungewöhnlich günstig und die Seefahrer hatten sich am 19. Juli 1825 den Weg in die offene See gebahnt, nachdem das Eis mit verhältnißmäßig leichter Mühe sich hatte durchsägen lassen. Da es am wünschenswerthesten schien, südwärts längs dem westlichen Ufer des Kanals zu segeln, nahmen sie die Richtung quer über die Bai, wurden aber bald durch einen zusammenhängenden Eiswall, der übrigens auf der entgegengesetzten Seite einen Raum offen ließ, in ihrer Fahrt gehemmt. Nach einem fruchtlosen Versuche, im Süden vorzudringen, wo der Kanal ebenfalls durch Eis versperrt war, wurde es für rathsam gehalten, nordwärts zu steuern, in der Absicht, eine weniger gehemmte Durchfahrt längs der Westküste aufzusuchen. Ein widriger heftiger Wind, von dem sie in der Nähe der Mündung des Kanals überfallen wurden, trieb sie jetzt ostwärts; endlich aber erlangten sie ihren Cours wieder und bekamen bald die kühne Fronte der Leopold-Inseln, deren Felsen in horizontalen Kalksteinschichten bis zur Höhe von 6 — 700 Fuß sich erheben und einer ungeheueren und uneinnehmbaren Festung gleichen, zu Gesicht.

Nachdem Kapt. Parry Cap Seppings berührt hatte, segelte er den Kanal hinab und wurde nun nicht länger durch einen zusammenhängenden Eiswall aufgehalten. Nichtsdestoweniger war die See noch mit zahllosen kleinen Treibeisstücken bedeckt, welche nach allen Richtungen umhertrieben und die Schiffe so hart bedrängten, daß die Seefahrer sich widrigen Wind wünschten, da dieser, als vom Süden kommend, die durch den Nordwind angesammelten und gegen die Fahrzeuge treibenden Massen zer-

sprengen und zerstreuen würde. In dieser peinlichen und prekären Lage arbeiteten sie sich langsam bis 72° 42′ N. B. und 91° 50′ W. L. (von Greenwich) durch. Hier — es war am 1. August — sah Kapt. Parry von dem „Hekla" aus, daß die „Fury" von einer großen Treibeismasse einen sehr heftigen Stoß erhielt, der sie gegen das am Ufer befindliche Grundeis trieb; und bald lief die Nachricht ein, daß sie stark beschädigt sei und eine Menge Wasser einlasse. Der Befehlshaber glaubte, daß sich die Folgen dieses Stoßes als eben so gefahrlos, als die der vielen anderen, welchen das Schiff Trotz geboten, ausweisen würden; daß das Wasser blos in Folge der eingezwängten Lage, in die das Schiff versetzt worden, eindringe, und daß der Leck mit dem Aufhören dieses Druckes ebenfalls aufhören werde. Allein der nächste Bericht lautete dahin, daß das Schiff nur mittelst vier Pumpen, bei denen die ganze Mannschaft, die Offiziere mit einbegriffen, beschäftigt sei, vom Wasser rein gehalten werden könne. Es war nunmehr gewiß, daß der dem Schiffe zugefügte Schaden blos durch die Operation des Umlegens entdeckt und ausgebessert werden konnte. Dieses Verfahren erforderte einen Hafen und es war keiner in der Nähe; inzwischen wurde etwas der Art gebildet, indem man mittelst Anker und Taue das Grundeis mit dem Ufer verband. Vier Tage wurden nunmehr darauf verwendet, die reichen Vorräthe, mit denen die „Fury" versehen war, auszuladen. Diese Arbeit wurde noch dazu durch ein heftiges Schneegestöber unterbrochen, wobei das draußen umherschwimmende Eis hereingetrieben wurde und die das Schiff schützenden leichten Bollwerke großentheils zertrümmerte. Der Schiffsraum war mit Wasser angefüllt und die angestellten Untersuchungen ergaben, daß der Schaden weit bedenklicher war, als man Anfangs befürchtet hätte; und es schienen keine Mittel oder Aussichten vorhanden zu sein, das Schiff in seiner gegenwärtigen Lage zu sichern oder es nach irgend einem bekannten sicheren Orte zu schaffen.

Unter diesen Umständen forderte Kapt. Parry, ohne selbst eine Meinung zu äußern, von dem Kapt. Hoppner und dessen Oberoffizieren einen Bericht, der einhellig dahin lautete, „daß eine unbedingte Nothwendigkeit vorhanden sei, die „Fury" zu verlassen." Auf der Stelle wurde daher den Offizieren und der Mannschaft das Signal gegeben, ihre Kleidungsstücke und Effekten an Bord des „Hekla" zu bringen. Die Vorräthe mußten aus Mangel an Raum mit dem Schiffe nothwendiger Weise zurückgelassen werden; und so blieben Fleisch-, Bier- und Schiffszwieback-Fässer auf diesen wilden und öden Gestaden zurück, wo sie schwerlich irgend einem menschlichnn Wesen von Nutzen sein konnten. Nach einem solchen Unglück und da der Augustmonat sich seinem Ende nahete, war es grade noch Zeit genug, das Schiff mit der Hoffnung einer glücklichen Fahrt nach Hause zu führen, und diese Hoffnung ward denn auch in gehöriger Zeit verwirklicht.

Nach diesem letzten erfolglosen Versuche gab die Regierung vor der Hand jeden Plan zu einer neuen Expedition, um eine nordwestliche Durchfahrt aufzusuchen, auf. Jedoch ist gegenwärtig ein ausgezeichneter Mann mit der Verwirklichung eines andern kühnen und umfassenden Entwurfes beschäftigt. Kapt. Ross, den es natürlicher Weise verdrossen hatte, die Entdeckung der in das Polarmeer führenden Straßen, in welche später Parry so glücklich war, einzudringen, verfehlt zu haben, entwarf einen neuen Plan, um dasjenige zu vollenden, was Parry unvollendet gelassen hatte, ein Unternehmen, welches, wenn es gelingt, ihm den ersten Rang unter den nordischen Seefahrern verleihen muß. Durch die mächtige Gewalt des Dampfes hofft er mit solcher Schnelligkeit vorzudringen und die gelegentli-

chen Oeffnungen im Eise in dem Grade zu benutzen, um im Stande zu sein, durch die Eismassen des Polarmeers von der Prinz Regents-Bucht bis zur Behringsstraße, vorzudringen. Blos mit eigenen Hülfsmitteln und unterstützt von seinen Freunden rüstete er aus und verproviantirte das Dampfschiff „Victory" und führte dasselbe im Sommer 1826 in die Baffinsbai. Einige Details seiner Absichten und Fortschritte sind uns durch Kapt. Dall von Leith und Hrn. Fearnall an der Union-Dock, Limehouse, zu London, welcher mit der Ausrüstung des „Victory" beauftragt war, mitgetheilt geworden. Das Schiff scheint auf der See einigen Schaden erlitten zu haben, indem die Spitze eines seiner Masten über Bord geworfen wurde; inzwischen traf Kapt. Roß später auf das Wrack des Grönlandsfahrers „Rockwood," dessen Materialien es ihm möglich machten, sein Schiff ganz wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Weitere Nachrichten über seine Reise sind nach England nicht gelangt; jedoch war es dem Vernehmen nach seine Absicht, in der Prinz Regents-Bucht nach der Stelle vorzudringen, wo die „Fury" im J. 1825 auf die oben beschriebene Weise Schiffbruch litt. Die meisten ihrer, damals von ihr zurückgelassenen Vorräthe liegen wahrscheinlich noch auf jener fernen und öden Küste und werden in diesem Fall von sehr wesentlichem Nutzen für die Fortsetzung der Reise sein. Kapt. Roß hoffte sodann, sich einen Weg längs der Nordküste von Amerika, von welcher der größte Theil durch Franklin, Richardson und Beechey erforscht worden ist, bahnen zu können, worauf er die Behrings-Straße zu passiren, in Kamtschatka zu landen, durch Siberien nach St. Petersburg zu reisen und sein Schiff durch seinen Neffen James Roß heimführen zu lassen beabsichtigte. Vor seiner Abfahrt entwarf Kapt. Roß eine, den von ihm einzuschlagenden Weg erläuternde genaue Zeichnung und übergab sie Hrn. Fearnall, der uns davon eine Ansicht gütigst mitgetheilt hat. Die nachstehende Skizze umfaßt den die

beabsichtigte Fahrt durch das Polarmeer betreffenden Theil der Reise. *)

Da wir den englischen Stock beibehalten mußten so geben wir die Uebersetzung der engl. Ausdrücke.

A) Linke Hälfte der Karte:
aa) E. Long. D. Länge
bb) W. — W. —
cc) Pt. reached by the Blossoms etc. — Die mit den Böten des Blossom erreichte Landspitze.
dd) Behrings Strait-Behrings-Straße
ee) Pt. Beechy. Seen by Capt. etc. Die vom Capitän Franklin gesehene Spitze.

B) Rechte Hälfte der Karte:
aa) Greenland. — Grönland
bb) Propossd Track of the Victory. — Beabsichtigter Weg des Schiffes Victory.

Die übrigen etwa vorkommenden Ausdrücke sind leicht zu verstehen.

---

*) Anmerk. d. Uebers: Neueren Nachrichten zu folge ist Kapt. Ross zurückgekehrt; öffentliche Blätter melden darüber aus Hull unterm 19. October 1833 Folgendes.

Gestern Morgen kam Capt. Ross von seiner abenteuerlichen Entdeckungsfahrt mit seinem Neffen Capt. James Ross, dem Naturforscher Hrn. Dhom und dem Wundarzte Mr. Darmid, hier an. Sie wurden von der Mündung des Humber durch das Dampfschiff Gazelle hergebracht, das von Rotterdam kam, und sie vom Bord der Isabella aufgenommen hatte. Dieses letztgenannte Schiff ist zufällig dasselbe, worauf Ross 1818 mit Capt. Parry seine arkti-

Die schwarze Linie bezeichnet den von Kapt. Ross ein-

---

sche Reise machte! Es brachte diesen Morgen noch 17 Mann, die mit Ross ausgewesen, hier an, und diese wurden sogleich mit dem Dampfschiffe kostenfrei nach London abgesandt. Capitain Ross und seine Gefährten waren ziemlich grönländisch equipirt. Der Mayor empfing ihn Namens unserer Stadt. Die Aldermen luden ihn zu sich ein und überreichten ihm das Bürgerrecht der Stadt. Die Commissarien des Lootsenhauses, auch eine Deputation der literarischen und philosophischen Gesellschaft, brachten ihm Glückwünschungen dar und eine erlesene Gesellschaft gab ihm in der Victoria-Tavern einen Feierschmaus. Gestern Nachmittags ging er nach London ab. Capt. Humphrey von der Isabella hat einen Bericht von den Schicksalen dieser in Leiden geprüften Seefahrer gegeben, wovon wir das Wesentliche folgen lassen:

Capt. Ross rüstete bekanntlich seine Expedition 1829 aus, um womöglich die Frage von einer zumal von Prince Regents Inlet aus, existiren sollenden NW. Passage zu entscheiden. Sein Schiff Victory hatte außer andern Unfällen den Vordermast verloren, er stellte es im Widefjord in Grönland her und ging von da am 27. Juli 1829 wieder ab. Das Jahr 1829 war beispiellos milde und die See reiner von Eis, wie Ross sie je gesehen. Am 14. August erreichte er ohne Schwierigkeit die Stelle, wo 1825 die Vorräthe aus der Fury gelandet worden, fand die Lebensmittel u. s. w. vor, aber nicht das Wrack, das völlig verschwunden war. Er versah sich dort mit allem Nöthigen und fuhr weiter südwärts um das Cape Geary, von wo die wesentliche Küste ihn in SW. Richtung nach dem 72° Br. führte. Hier zuerst hemmte ihn das Eis bedeutend, doch fand er eine Durchfahrt und verfolgte sie südwärts und so nahe an der Westküste, als das seichte Wasser erlaubte, hier und da landend und mit üblicher Ceremonie Besitz nehmend. Des schnellen Laufes der Fluthen und Strömungen, des scharfen Eises und felsigen Grundes wegen, entging er fast nur durch Wunder dem Schiffbruch, bis er im 70° Br. in einer fast südlich von Fury-Point abgehenden Richtung durch eine undurchdringliche Eisschranke aufgehalten wurde; er überwinterte in einem Hafen an der äußersten Spitze.

Im Januar 1830 hatten die Reisenden freundlichen Verkehr mit einen Stamme von Eingeborenen, die nie andere

zuschlagenden Weg, soviel dieser bereits früher befahren

Menschen als die übrigen gesehen hatten, und brachten den ungewöhnlich strengen Winter sehr angenehm hin. Sie vernahmen, daß die östliche See vom Westen durch einen Landrücken getrennt sei, den sie im Frühjahr untersuchten und der aller Hoffnung einer Durchfahrt in dieser Richtung ein Ende machte. Hr. Roß der Neffe nahm die Küste der westlichen See auf, die nach Cape Turnagain führt und es gelang ihm auf 150 Miles; er verließ sie nicht fern von der Stelle, wo Capt. Back erwartet, daß der Fish-River die See erreiche. Es ward auch ermittelt, daß das Land mit dem, welches die Reulse-Bai bildet, zusammenhange. Den Herbst von 1830 hindurch warteten sie vergeblich darauf, daß das Eis wie im vorigen Jahre schmelzen solle. Nachdem sie mit einiger Schwierigkeit über vier Miles zurückgefahren, wurden sie in sehr unerfreulicher Lage durch den schwersten Winter, dessen sie sich erinnerten, aufgehalten; die niedrigste Temperatur war 92° unter dem Gefrierpunkte. Der Sommer 1831 war der Jahrszeit nach nicht weniger strenge und sie kamen nur 14 Miles weiter. Im October legten sie die Victory in den Hafen, wo sie noch liegt, vor Anker und brachten dort einen dritten fast eben so strengen Winter zu. Ihre Lebensmittel wurden aufgezehrt und es blieb ihnen nur übrig, zu den Vorräthen aus der Fury 200 Miles weit zurückzuwandern, was viel weiter durch die Umwege wurde, welche sie wegen des Eises machen mußten. Sie machten sich im Mai 1832 auf den Weg und erreichten mit großer Mühe und Noth den Strand der Fury im Juli mit ihren noch übrigen Lebensmitteln, den Kranken und der Feurung, denn ohne diese, um das Eis zu schmelzen, hätten sie kein Wasser haben können. Sie besserten die Boote der Fury aus, kamen aber damit erst im Sommer nach der Leopolds-Insel, ihrer Ausmittelung nach die nordöstliche Spitze Amerikas, allein hier schloß ihnen das Eis, quer über Lancaster-Sund, den Weg; der Winter trat ein und sie mußten zurück und noch einen Winter in einer schneebedeckten Hütte aus Segeltuch zubringen, an Betten, Kleidern und Fleisch Mangel über alle mögliche Beschreibung leidend. Der Zimmermann starb und einige von der Mannschaft mußten wegen Schwäche nach der Batty-Bai zu den Booten gebracht werden.

Frühling und Sommer dieses Jahres gaben die schönsten Hoffnungen, das Eis brach am 14. August und den-

worden ist; die punktirte Linie dagegen bezeichnet den bis jetzt noch nicht befahrenen Theil der Straße.

---

selben Tag, als Capt. Humphrey die Leopolds-Insel zu erreichen strebte, kamen Capt. Roſſ und Gefährten dort an. Humphrey konnte nicht durch das Eis, ein NW. Strom trieb ihn südwärts nach Prince-Regents-Inlet. Roſſ wartete den Sturm ab, erreichte das südliche Ufer von Lancasters-Sund und es ereignete sich ein, alle Beschreibung überbietendes Wiedersehen. — Ausgemittelt ist, daß südlich vom 74° keine NW. Durchfahrt ist. Das entdeckte Land, größer als Großbritannien, wurde Boothia nach Felix Both Esqr., Sheriff von London im Jahre 1829, der Capt. Roſſ so trefflich zu seiner Expedition geholfen, genannt. Die wahre Lage des magnetischen Pols und noch viel wissenschaftlich Wichtiges ist bestimmt. Capt. Roſſ, sein Neffe und Hr. Shaw haben ohne Lohn gedient und alles, was sie hatten, verloren.

Achtes Kapitel.

Neuere Reisen nach dem Nordpol.

Expedition unter Kapt. Phipps (Lord Mulgrave); in seiner Fahrt durch Eis gehemmt, seine Rückkehr. — Scoresby; verschiedene, von ihm gemachte richtige Beobachtungen; Fahrt nach der Ostküste von Grönland; Entdeckungen; Rückkehr nach England. — Clavering's Reise und Entdeckungen. — Expedition unter Buchan. — Parry's vierte Reise auf welcher er den Pol zu erreichen versucht; Fahrt längs der Küste von Spitzbergen; die Böte gelangen an das Eis; Reisemethode; man trifft auf verschiedene Hindernisse, und wird zum Umkehren genöthigt. — Erörterungen der Frage wegen der Möglichkeit, den Pol zu erreichen.

Seit Hudsons und Fotherby's Zeit, also während eines mehr als hundertjährigen Zeitraums war kein Versuch wieder gemacht worden, den Pol zu erreichen und über denselben vorzudringen. Der außerordentliche Eifer jedoch, welcher während der ersten Regierungsjahre Georgs III. und unter dem Schutze dieses trefflichen Monarchen für die Sache der Entdeckungsunternehmungen angeregt worden war, dehnte sich bald nach jeder Richtung hin aus. Daines Barrington, der sich nicht blos durch Rang sondern auch durch seine damit gepaarten wissenschaftlichen Kenntnisse auszeichnete, faßte mit Feuer den Gedanken auf, daß trotz allen Hindernissen der Nordpol erreicht und manche, jetzt

noch mit einen geheimnißvollen Schleier bedeckte, Thatsache dadurch ans Licht gebracht werden möchte. Er las in der königlichen Academie der Wissenschaften mehrere, auf diesen Gegenstand sich beziehende Abhandlungen vor, welche später in eine besondere Schrift zusammengefaßt wurden; und diese gelehrte Gesellschaft, die mit Eifer auf die Ansichten ihres ausgezeichneten Mitgliedes einging, richtete an die Admiralität das Gesuch, eine Expedition zu dem Zwecke, um diesen interessanten Gegenstand zu verwirklichen zu suchen, auszurüsten. Der Graf von Sandwich, damals an der Spitze des Mainedepartements, nahm mit großer Bereitwilligkeit das Gesuch der Akademie auf und entwarf einen Expeditionsplan, den er dem Könige vorlegte, in der festen Ueberzeugung, dessen herzliche Zustimmung zu erhalten. Nachdem jetzt die Absichten der Regierung bekannt geworden waren, bot sich Kapt. John Phipps, später Lord Mulgrave, selbst zum Befehlshaber der Expedition an und sein Anerbieten wurde angenommen. Zwei Pombenschiffe, unter den ziemlich wunderlichen Namen „Racehorse" (Wettrenner) und „Carcaß" (todter Körper) bekannt, wurden gewählt und mit außerordentlichen Vorräthen an Wein, Branntwein und andern Dingen, die zu der Bequemlichkeit und Gesundheit der Mannschaft dienen konnten, ausgestattet. Der „Carcaß" wurde von dem Lieutenant Lutwidge, unter dem Horatio Nelson, der sich später in den Annalen der brittischen Marine einen so berühmten Namen erwarb, als Kleinbootsmann diente, befehligt. Auch andere Ausstattungen, die bei den nautischen Expeditionen bisher nicht gebräuchlich gewesen waren, wurden beigefügt. Die in England früher ausgerüsteten Expeditionen waren in der Regel von Handelsvereinen ausgegangen, welche sich damit begnügten, geographische Entdeckungen mit gewissen Handelsspeculationen zu combiniren. Die unter den Auspicien Georgs III. unternommenen Expeditionen waren die ersten, deren ausschließlicher Zweck die Erweiterung der Wissenschaften war. Israel

Lyons, ein ausgezeichneter astronomischer Beobachter, wurde von dem Längenbureau beauftragt, die Schiffe mit zweckmäßigen Instrumenten zu versehen; auch zwei von Kendall und Arnold mit der größten Sorgfalt verfertigte Chronometer, um die Entfernung von dem ersten Meridian durch die Zeitverschiedenheit zu messen, mitgegeben. Cumming verfertigte einen Secundenpendel zu dem Zwecke, um die Bewegungen dieses Instruments unter den hohen Breitengraden zu bestimmen. Sir Joseph Banks und d'Alembert schrieben Abhandlungen über verschiedene wissenschaftliche Gegenstände, deren Beobachtungen wünschenswerth waren. Endlich auch wurden die Schiffe mit D. Irving's Apparat, zum Distilliren des süßen Wassers aus Seewasser, eine Erfindung, die damals als sie neu war, großes Interesse erregte, versehen.

Auf diese Weise ausgerüstet, begann die Expedition am 21. Mai 1772 sich in Bewegung zu setzen, war indessen erst am 4. Juni im Stande, die Themse zu verlassen. Der letzte, vom Lande gesehene Gegenstand war Whitby Abbey, und Kapt. Phipps hielt sich nun in dem mittleren Fahrwasser der Nordsee, sowohl die norwegische Küste, wie die schottländischen Inseln vermeidend. Unter dem sechszigsten Breitengrade ging die Sonne etwa um 9 Uhr 12 Minuten unter, wobei die Wolken vermöge des Wiederscheins unter dem Horizont hervor einen schönen Anblick gewährten. Am 16. Juni, unter dem 66 Grade, war die Sonne selbst um Mitternacht noch sichtbar. Kapt. Phipps nahm hier tiefere Sondirungen vor, als bekannter Weise je zuvor stattgehabt hatten, und maß bei dieser Gelegenheit eine Tiefe von 780 Faden aus. Die Temperatur in dieser Tiefe betrug 26° Fahrenheit, während sie in der Luft auf 48° stand. Auch wurden jetzt mit D. Irvings Apparat Versuche angestellt, die ein völlig befriedigendes Resultat lieferten, in so weit als man eine hinreichende Quantität Wasser, welches sich zum Trinken wie zum Kochen vollkommen eignete, ohne einen unverhältniß-

mäßigen Verbrauch von Brennmaterial erhielt. Diese günstige Meinung ist durch spätere Erfahrungen nicht bestätigt worden und so der Apparat, unserem Vermuthen nach hauptsächlich wegen der erforderlichen großen Quantität Brennmaterialien, nicht in allgemeinen Gebrauch gekommen.

Am 27. Juni befanden sich die Seefahrer auf der Höhe des südlichen Theils von Spitzbergen, ohne jedoch von Eis oder Land das Geringste wahrzunehmen. Am 29. endeckten sie Land und steuerten geradewegs darauf zu. Diese Küste „schien weder bewohnbar noch zugänglich zu sein; denn sie bestand aus hohen, unfruchtbaren schwarzen Felsen, ohne das geringste Zeichen von Vegetation; an vielen Stellen nackt und spitzig; an andern, fast über die Wolken hervorragenden Stellen mit Schnee bedeckt, während die zwischen den hohen Felsen befindlichen Thäler mit Eis und Schnee angefüllt waren. Dieser Anblick würde den Gedanken an einen ewigen Winter hervorgerufen haben, hätten nicht das milde Wetter, die ruhige Wasseroberfläche, der heitere Sonnenschein und ein beständiges Tageslicht dem Ganzen dieser interessanten und romantischen Scene einen lieblichen Reiz der Neuheit verliehen.“ Die Seefahrer hatten sich längs dieser kühn emporstrebenden und hohen Küste eines schönen Wetters zu erfreuen, und sie maßen die Höhe von mehreren Bergen, unter denen einer 4500 Fuß hoch war. Am 30. Juni erfuhren sie von dem Kapitän eines Grönlandfahres, daß sechszig Seemeilen weit nach Westen Eis liege und ein holländisches und zwei englische Schiffe im Laufe der Jahreszeit gescheitert seien.

In den ersten Tagen des Julimonats fuhr Kapt. Phipps fort, längs der Küste von Spitzbergen zu steuern, wobei er an mehreren Grönlandsfahrern vorbei kam, welche mit der Fischerei eifrig beschäftigt waren. Am 4. gelangte er nach Magdalena-Hoek, in dessen Nähe er landete und Beobachtungen über die Abweichung der Magnetnadel anstellte, die jedoch durch einen dichten Nebel bald unter-

brochen wurden. Nachdem er von dem Grönlandsfahrer Rockingham in Erfahrung gebracht hatte, daß das Eis zehn Seemeilen von dem Vorgebirge Hakluyt entfernt liege, beschloß er nach dieser Nordwestspitze von Spitzbergen zu segeln. Am 5., als er gewissen Inseln auf der Höhe von Danes Gat ausbog, ließ sich zwischen dem Nebel etwas Weißes blicken, und zugleich ein dem Brausen beim Brechen der Wellen an den Ufern ähnliches Getöse vernehmen. Der Befehlshaber, der den „Carcaß" ganz in seiner Nähe sich halten ließ, beschloß, darauf los zu steuern, um zu sehen, was es sei. Nicht lange, so gewahrten die Mannschaften durch den dicken Nebel am Buge der Schiffe einen theils dunkeln, theils mit Schnee bedeckten Gegenstand, den sie Anfangs für Inseln hielten, jedoch bald als eine feste Eismasse erkannten, gegen welche Wind und Wellen mit solcher Heftigkeit tos'ten daß sie nur durch fortwährendes Lavieren und die größte Wachsamkeit der Offiziere und Mannschaften der ihnen drohenden Gefahr entrannen.

Kapt. Phipps, der sich jetzt vor der Hauptmasse des nordischen Eises erblickte und in Erfahrung brachte, daß sie sich in ununterbrochener Reihenfolge nach Nordwesten erstreckte, beschloß, ostwärts zu steuern — eine Richtung, welche von den Grönlandsfahrern selten eingeschlagen wird, denen jedoch, wie er hoffte, irgend eine Oeffnung unbekannt geblieben sein möchte. Er fuhr also fort, sich gegen den Wind zwischen dem Eise und dem Lande vorwärts zu arbeiten, passirte zunächst das Vorgebirge Hakluyt, darauf Vogelsang und bekam am 7. einen schroffen Felsen zu Gesicht — ein merkwürdiges Vorgebirge, welches wegen seiner Aehnlichkeit mit einem gespaltenen Huf den Namen Cloven Cliff führt, und wegen seiner perpendikulären Gestalt nie mit Schnee bedeckt wird. Da hier die gefrorenen Massen an Zahl und Umfang zunahmen und auf der Meeresoberfläche neues Eis bildeten, hielten Offiziere und Mannschaften nach gemeinsamer Berathung es für un

möglich, in dieser Richtung weiter vorzudringen. Sie wurden außerdem durch den Gedanken entmuthigt, daß fast gerade hier die Stelle sei, wo alle Seefahrer vor ihnen ihre Bemühungen, den Nordpol zu erreichen, hatten vereitelt werden sehen. Kapt. Phipps entschloß sich daher, westwärts zu steuern, einige Hoffnung nährend, in dieser Richtung eine Durchfahrt zu finden. Er hatte eine schwierige Fahrt und der Nebel war so dicht, daß man auf dem einen Schiffe, selbst wenn beide dicht neben einander waren, das andere nicht sehen konnte. Viele von der Mannschaft wurden, trotz einer außerordentlichen Wein- und Branntweinration, von Rheumatismen und Schmerzen in den Knochen befallen. Nachdem in westlicher Richtung zehn Grade zurückgelegt worden, ohne daß der geringste Anschein zu einer Oeffnung vorhanden war, steuerte der Befehlshaber aufs Neue ostwärts, in der Hoffnung, daß die Bollwerke, die bisher seine Fahrt gehemmt, durch das anhaltend warme Wetter aufgelös't sein würden. Am 12. Juli befanden sich die Seefahrer wieder in der Nähe von Cloven Cliff und fanden einen guten Hafen auf der damit durch eine schmale Landzunge in Verbindung stehenden Insel. Hier erhielten sie Ueberfluß an Wasser und machten trotz dem Nebel mehrere wichtige Himmelsbeobachtungen, indem sie die Lagen und Höhen der Hauptgegenstände der Küste aufnahmen. Kapt. Phipps wurde übrigens in seinen Versuchen zum Vordringen abermals und fast an derselben Stelle, wie früher gehemmt, indem er das Eis mit dem Lande zusammenhängend und weder im Osten, noch im Norden eine Durchfahrt fand. In Verzweifelung hierüber wandte er sich nochmals westwärts, hielt sich dicht an die Haupteismasse und drang in alle Oeffnungen derselben ein, von denen einige nahe an zwei Seemeilen tief waren und daher die Hoffnung zu einer Durchfahrt gewährten, jedoch nichts weiter als Eisbuchten waren. Nahe beim Vorgebirge Hakluyt wurden die Schiffe zwischen ein Treibeisstück und die Hauptmasse hart einge-

klemmt. Der Befehlshaber fand es jetzt sehr gefährlich, von einem Ostwind sich treiben zu lassen, der die loosen Eisstücke mit sich führte und sie gegen die große Masse trieb, welche dadurch einem felsigten Ufer ähnlich wurde; und es zeigte sich, daß es sowohl leichter wie auch sicherer war, gegen den Wind zu segeln. Kap. Phipps entschloß sich nunmehr, trotz den wiederholten mißlungenen Versuchen, zum dritten Mal westwärts zu steuern, und jetzt wurden seine Bemühungen mit einigem Erfolge gekrönt. Durch die loosen Eistrümmer einen Weg sich bahnend, gelangte er in eine, nordostwärts sich erstreckende offene See, welche die schmeichelhaftesten Hoffnungen einflößte. Die Küste hier war weder so hoch, noch bot sie einen so finsteren einförmigen Anblick dar, wie die so eben passirte, und ihr mannigfaltiges und mehr von der natürlichen Farbe der Erde an sich tragendes Aeußere hatte die Seefahrer früherer Zeit veranlaßt, verschiedenen Punkten die Namen Rother Sand, Rother Hügel und Rothe Klippe beizulegen. Endlich erreichte Kapt. Phipps Moffen, eine niedrige und flache, mit zahllosen Schaaren wilder Vögel bedeckte Insel. Er segelte darauf noch zwei Tage lang durch eine offene See, wo er blos auf loose Eismassen stieß, bis er am 27. durch die im Osten und Westen liegende Haupteismasse in seiner Fahrt gehemmt wurde. Er segelte hierauf längs derselben in östlicher Richtung, indem die Schiffe durch Beisetzen vieler Segel in die Eisbuchten oder Oeffnungen, trotz den in denselben befindlichen großen Eistrümmern, getrieben wurden. Am 29. Juli erreichten die Seefahrer eine niedrige flache Insel, größer als Moffen, und mit Moos bedeckt und mit Rennthieren und verschiedenen andern Thieren angefüllt. Auch fanden sie am Gestade große Tannen, einige von 70 Fuß Länge, theils mit den Wurzeln aus der Erde gerissen, theils mit der Axt gefällt und verschiedenartig behauen, jedoch sammt und sonders in ihrer ursprünglichen Länge erhalten. Zwei Offiziere bestanden hier einen Kampf mit einem Wallrosse.

jedoch gerade nicht mit Ehren. Das Thier, welches allein war, wurde beim ersten Angriff verwundet; auf der Stelle aber stürzte es sich ins Wasser und kehrte dann mit einer Menge Gefährten zurück, welche vereint das Boot angriffen, einem Matrosen den Ruderriemen aus der Hand rissen und nahe daran waren, das Fahrzeug umzuwerfen, als ein von dem „Carcaß“ von Nelson befehligtes Boot zum Beistande heraneilte und Rettung brachte.

Von dem, von den Seefahrern jetzt erreichten Punkte aus sahen sie die ferne Halbinsel von Spitzbergen, welche von den Holländern Nordostland genannt wird, und jenseits derselben die Gruppe der Sieben Inseln. Das Eis begann übrigens sich um sie her anzusetzen und Kapt. Lutwidge, der den Gipfel einer hohen Insel bestieg, erblickte von hier aus im Osten und Nordosten eine fest zusammenhängende und blos von dem Horizonte begrenzte zugefrorene Fläche. Es trat jetzt eine Windstille ein, wobei sich den Blicken eine schöne und pittoreske Scene darbot, indem das unermeßliche Eisfeld mit Schnee bedeckt war, ausgenommen, daß auf einigen Wasserpfuhlen eine Kruste sich neugebildet hatte. Man versuchte vergebens, eine geraume Strecke nach Osten vorzudringen; denn das Eis war zu fest und nirgends eine Oefnung zu sehen, ausgenommen auf etwa anderthalb engl. Meilen um die Schiffe herum. Die am Bord befindlichen Lootsen, welche zuvor nie so weit vorgedrungen waren, waren wegen des Einfrierens ernstlich besorgt. Auch waren ihre Besorgnisse nicht ungegründet; denn am folgenden Tage saßen die Schiffe fester, als je, indem kein Raum zum Wenden mehr vorhanden und außerdem das Fahrwasser hinter ihnen gänzlich geschlossen worden war. Es blieb sonach keine andere Wahl übrig, als auf Mittel zu sinnen, sich herauszuarbeiten, und dann heimzukehren. Man fing an das Eis, welches an manchen Stellen zwölf Fuß dick war, durchzusägen, erlangte durch diese mühsame Arbeit jedoch weiter nichts, als daß die Schiffe etwa dreihundert Ellen weit nach We-

sten gezogen werden konnten, während die Masse, hinter welcher sie eingeschlossen waren, nach Osten sich bewegte und sie mit sich forttrieb. Unter diesen Umständen sah Kapt. Phipps ein, daß keine Zeit zu verlieren sei, um die Böte auszusetzen und über das Eis zu schieben, und auf diese Weise zu den holländischen Schiffen zu gelangen, welche um diese Zeit heimzukehren pflegten. Am 7. August waren die Böte zwei engl. Meilen weit geschafft worden; hierauf kehrte der Befehlshaber nach den Schiffen zurück, wo er, da sie jetzt etwas mehr Spielraum hatten, alle Segel beisetzen ließ, wodurch die Fahrzeuge langsam vorwärts getrieben, obgleich vom Treibeis noch immer vielfach aufgehalten wurden. Das jetzt eintretende nebelige Wetter begünstigte jedoch die Fahrt und diese wurde nunmehr schneller. Man erreichte die Böte und nahm sie wieder ein; und am 10. wurden unter Begünstigung eines frischen Nordostwindes die Schiffe durch alle Hindernisse hindurch getrieben, obgleich dabei manchen heftigen Stößen ausgesetzt und mit Verlust eines Flügels ihres besten Bugankers. Dagegen hatte man den Vortheil, um Mittag in der offenen See sich zu befinden.

Auf diese Weise aus der größten Gefahr errettet begaben sich die Seefahrer in den Hafen von Smeerenberg, um sich daselbst auszuruhen und zu erquicken. In der Nähe dieses Hafens bewunderten sie einen sehr hohen Eisberg, der auf der Seeseite eine fast 300 Fuß hohe perpendikuläre Fronte von schöner hellgrüner Farbe und mit einem Wasserfall den Blicken darbot. „Die schwarzen Berge, der weiße Schnee und die schöne Farbe des Eises gewährten einen sehr romantischen und ungewöhnlichen Anblick." Ein großes Eisfragment, welches ins Meer gefallen war, trieb hinaus und setzte sich bei 24 Faden Tiefe fest; dennoch erhob es sich 50 Fuß über die Wasseroberfläche. Auch hatte es dieselbe schöne Farbe wie der Eisberg. Kapt. Phipps machte, bevor er die Polargewässer verließ, einige allgemeine Beobachtungen hinsichtlich der Erschei-

nungen, welche diese Regionen darbieten. So nahm er stets ein heftiges Tosen der Wellen an den Eiskanten wahr, während, wenn er von den loosen Eisstücken sich eingeschlossen sah, die Meeresoberfläche vollkommen glatt war. In Uebereinstimmung mit Hudsons Aussage, war das grünfarbige Meer frei von Eis, welches blos das blaufarbige bedeckte; jedoch ließ sich keine Ursache dieses Unterschiedes angeben, und wahrscheinlich ist auch keine vorhanden. Nach Marten's Beschreibung gleicht, was den Schein betrifft, die Sonne um Mitternacht dem Monde; unsere Seefahrer aber konnten keinen Unterschied entdecken, ausgenommen den, der in dem niedrigeren Standpunkte am Himmel besteht.

Am 19. August ging Kapt. Phipps nach England unter Segel. Am 24. ward er durch den Anblick des Jupiter einigermaßen überrascht, da bei dem immerwährenden Sonnenlicht des nordischen Sommers seit langer Zeit kein Stern sichtbar gewesen war. Nachdem er am 7. September die schottländischen Inseln passirt hatte, wurde er von einer Reihe heftiger Stürme heimgesucht, die ihm drei Böte kosteten und ihn zwei Kanonen über Bord zu werfen zwangen. Nichts destoweniger erreichte er am 24. Orfordneß und gelangte sodann ohne weitere Schwierigkeit in die Themse.

Das Resultat dieser Reise, welche als unter schönen und selbst günstigen Umständen unternommen betrachtet wurde, war ganz dazu geeignet, die Hoffnung an die Möglichkeit, nach den großen Nordgrenzen der Erde weiter vorzudringen, zu vernichten oder wenigstens in hohem Grade zu schwächen. Es schien nunmehr Thatsache, daß vom 80 Breitengrade an ein einziges Eisfeld bis zum Pole sich erstrecke und dessen Rand den Seefahrern im grönländischen Meere einen undurchdringlichen Wall entgegenstelle. Der getäuschten Hoffnung folgte wie gewöhnlich eine Erkaltung der Theilnahme; und die nordischen Regionen waren fast gänzlich in Vergessenheit gerathen, als in neuerer Zeit der Entdeckungsgeist wieder erwachte.

Die allgemeine Aufmerksamkeit wurde auf sie zuerst durch Scoresby gelenkt, der zu einem praktischen Wallfischfänger herangebildet, gewissermaßen unter den Stürmen und Schneegestöbern des Nordens aufgewachsen war und ihre Erscheinungen mit scharfsichtigem und wissenschaftlichem Blick — ein seltner Fall bei denen, welche einem so rauhen und lärmenden Geschäfte nachgehen — beobachtet hatte.

Im J. 1806 kam er dem Pole so nahe, wie noch nie ein solcher, authentisch bewiesener Fall vorgekommen war; denn die Behauptungen der Holländer und anderer Seefahrer sind mit Beziehung auf deren Beobachtungen des Breitengrades großen Zweifeln unterworfen. Scoresby war damals Steuermann unter seinem Vater, der einen Grönlandsfahrer befehligte. Sie segelten Anfangs an Jan Mayen vorbei in die westliche Bucht, wo der Seehundsfang betrieben wird; änderten jedoch später ihren anfänglichen Plan und schlugen den Weg nach der Wallfischbucht ein. Sie fanden, selbst unter niedrigen Breitengraden, das Meer mit vielem Treibeise bedeckt; durch welches sie nicht ohne Gefahr sich durchdrängten. Sie gelangten darauf in eine offene See, deren Grenzen nicht zu sehen waren und deren Umfang auf vier- bis fünfhundert Quadrat-Seemeilen angeschlagen wurde. Weiter nach Norden vordringend, kamen sie jodoch bald an ein großes, sehr fest zusammenhängendes Eisfeld, welches aus zusammengetriebenen Buchteneisstücken bestand. Sie bahnten sich hier einen Weg durch die mühsamsten Anstrengungen, indem sie bald bohrten, bald mit einer Art Mauerbrecher das Eis bearbeiteten und dabei das Schiff mit Hülfe von Tauen fortzogen. Nachdem sie auf diese Weise eine sehr große Strecke vorgedrungen waren, gelangten sie fast über alle Erwartung in eine offene See, welche fast unbegrenzt zu sein schien, indem blos im Osten Land und im Süden Eis zu sehen war. Der Zweck ihrer Reise war der Wallfischfang und sie schlugen dem gemäß eine westnordwestliche Richtung ein. Schnell die kurze Men-

ridiane dieser Parallele durchschneidend, gelangten sie in kurzer Zeit von dem 10. Grade östlicher nach dem 8. Grade westlicher Länge. Die Breite betrug 79° 35′ und die See war noch immer auf allen Seiten offen. Da sie aber auch jetzt keine Wallfische antrafen, so veränderten sie ihren Cours und segelten etwa 300 engl. Meilen Ostnordost, bis sie den 19. Grad östlicher Länge und den Breitengrad, von 81° 30′ erreicht hatten, also um einen Grad höher, als Phipps gekommen und nur noch etwa 500 engl. Meilen vom Pole entfernt waren. Wären Entdeckungsversuche ihr Zweck gewesen, so würden sie jetzt die schönste Gelegenheit dazu gehabt haben und weder Kapitän noch Steuermann unempfindlich für den Ruhm, eine erweiterte Kenntniß von diesen äußersten Grenzen der Erde zu erlangen, gewesen sein. Allein sie waren von einer Handelsgesellschaft ausgesandt worden, um eine Ladung Wallfischthran zurückzubringen, und diesem soliden Zwecke durften die glänzendsten wissenschaftlichen Speculationen nicht vorgezogen werden. Die See lag weit und offen vor ihnen; da sie aber keine Wallfische enthielt, so mußten sie umkehren und auf das Vorgebirge Hakluyt zusteuern, in dessen Nähe sie 24 dieser werthvollen Thiere fingen und 216 Tonnen Thran daraus gewannen.

Scoresby suchte seine Wißbegierde dadurch zu befriedigen, daß er auf einigen der Inseln, mit denen die Gewässer der Polarregionen angefüllt sind, landete und die hohen steilen Felsen erklomm, welche sich von ihren Ufern gewöhnlich erheben. Die Karl-Insel oder das schöne Vorgebirge, im nordwestlichen Theil von Spitzbergen, war der erste arktische Boden, auf dem er landete; jedoch verbreitete sich bald ein so dichter Nebel, daß er, außer der unermeßlichen Menge von Vögeln, welche die Felsen und Abgründe umschwärmten, wenig wahrnehmen konnte. Später, im J. 1818, landete er in der Nähe von Cap Mitre und versuchte den Gipfel des seltsamen inselartigen Felsens, aus dem es besteht, zu erklimmen. Er und seine

Begleiter mußten über viele Felsenstücke steigen, welche so loose waren, daß sie bei jedem Schritte ausglitten und nur durch mühsames Laufen und Springen vorwärts gelangten. Der anhaltende Frost scheint die Ursache dieser außerordentlichen Bröcklichkeit der Felsensubstanz zu sein. An einer Stelle fanden sie eine so scharfe Spitze, daß Scoresby darauf sitzen konnte, wie auf dem Rücken eines Pferdes. Sie erreichten den auf 3000 Fuß hoch geschätzten Gipfel um Mitternacht, wo die Sonne sein mit Schnee bedecktes Haupt noch immer hell beschien und eine so schnelle Auflösung der gefrorenen Massen herbeiführte, daß auf allen Seiten Ströme Wassers herabstürzten. Es wird als eine merkwürdige Erscheinung betrachtet, daß in dieser Eisregion, wo selbst auf einer mäßigen Höhe die Temperatur der Luft das ganze Jahr hindurch im Durchschnitt unter dem Gefrierpunkt sich befindet, die höchsten Berge ihre Winterhülle von Schnee ablegen, womit in den gemäßigten und selbst in den heißen Zonen so viele Bergspitzen bedeckt sind. Man scheint jedoch annehmen zu können, daß während der kurzen Zwischenzeit des immerwährenden Sommers die Sonnenstrahlen, welche unaufhörlich die Berggipfel bescheinen, die über den die Wasseroberfläche bedeckenden Nebel sich erheben, einen mit der geographischen Breite bei weitem außer Verhältniß stehenden Wärmegrad erzeugen. Daher muß das Jahr im Durchschnitt und insbesondere der die lange arktische Nacht bildende Theil durch eine furchtbare Temperatur-Abnahme sich auszeichnen.

Man genießt, nach Scoresby's Beschreibung, von diesem Gipfel aus eine weite, schöne und erhabene Aussicht. Auf der Ostseite erblickte man zwei im höchsten Grade beschützte Buchten und auf der Westseite breitete sich die von keinem Windhauche bewegte See in die unermeßliche Ferne aus. Die Eisberge erhoben ihre phantastischen Gestaltungen bis zu der Höhe der Gipfel der Felsen, deren Klüfte sie ausfüllten, während die Sonne sie beleuchtete, ohne sie schmelzen zu können. Die Thäler

waren mit Schnee und Eisbetten angefüllt, von denen sich eins weiter erstreckte als das Auge reichen konnte. Im Innern erhoben sich Berge hinter Bergen, bis sie in die weite Ferne sich verloren. Der wolkenlose Himmel oben und die Stellung der Wanderer selbst, auf der Spitze eines Felsens und umgeben von fürchterlichen Abgründen, wirkten zusammen, um ihre Lage eben so seltsam als erhaben zu machen. Wenn ein Felsenstück von selbst oder absichtlich losgetrieben wurde, so stürzte es von Absatz zu Absatz, bei jedem Stoße stark rauchend und zahllose andere Stücke in Bewegung setzend, bis es unter einem dichten Steinregen den Fuß des Berges erreichte. Das Hinabsteigen war schwieriger und gefährlicher, als das Hinaufsteigen. Die Steine glitten unter den Füßen aus und rollten den Berg hinab, und Einer mußte neben dem Andern hinuntersteigen, indem sonst der Vorderste von den durch die nachfolgenden Begleiter abgelös'ten Massen überwältigt worden sein würde. Endlich ließen sich Scoresby und dessen Gefährten, zum Erstaunen und Schrecken der unten stehenden Matrosen, einen fast perpendikulären Eiswall hinabgleiten und gelangten glücklich wieder auf die Schiffe. Der Strand war fast gänzlich bedeckt mit den Nestern von Meerschwalben, Enten und andern befiederten Bewohnern der arktischen Regionen; in einigen dieser Nester befanden sich Junge, welche die Alten gegen die umherlauernden Raubvögel zu vertheidigen suchten. Mehrere Matrosen, welche die Nester beraubt hatten, wurden auf eine beträchtliche Strecke mit lautem und heftigem Gekreisch verfolgt.

Scoresby unternahm auch im J. 1817 eine Landung und zwar auf Jan Mayen's Land, wo er einen Theil des Innern untersuchte. Am meisten fiel hier der Berg Beerenberg in die Augen, der sich 6870 Fuß über die Meeresoberfläche erhebt und, da er auf 30 — 40 Seemeilen weit gesehen werden kann, dem Seefahrer ein sicheres Landkennzeichen darbietet. Der erste Gegenstand, der

die Blicke auf sich lenkte, waren drei prachtvolle Eisberge, die zu einer sehr großen Höhe sich erhoben. Ihre gewöhnlich grünlich-graue, mit schneeweißen Flecken untermischte Farbe glich einem Schaum und zugleich blickten hin und wieder schwarze Felsenspitzen hervor, so daß die Eisberge genau das Ansehn von unermeßlichen Kaskaden hatten, welche im Fallen durch die Gewalt des Frostes festgehalten worden. Scoresby und einige Andere bestiegen einen Berg, der blos die Basis des Beerenbergs bildete und dennoch 1500 Fuß hoch war. Sie entdeckten bald, daß die Materialien, aus denen diese Anhöhe zusammengesetzt war, durchaus vulkanischer Art waren. Sie gingen blos auf Asche, Schlacken u. dergl. m. einher, und sobald diese Substanzen unter ihren Füßen wegrollten, ertönte der Boden unter ihnen, als wäre auf leere Metallgefäße oder gewölbte Höhlen geschlagen worden. Auf dem Gipfel entdeckten sie einen geräumigen, etwa 600 Fuß tiefen und 700 Ellen im Durchmesser haltenden Krater, dessen Boden mit Alluvialmassen bedeckt war und der vermöge rauher, seinen Rand umgebender Wälle von rothem, halbgebranntem Thon das Ansehen eines geräumigen Kastells hatte. Eine Quelle drang an der Seite durch einen unterirdischen Kanal hervor und verlor sich im Sande. Ein Versuch, den Beerenberg zu ersteigen, der sich in furchtbarer Majestät, weiß von Schnee, über die Wolkenregion erhob, wurde nicht gemacht; jedoch gewahrte man am Fuße dieses Berges einen zweiten Krater, der von unermeßlichen, kastellartig aufgethürmten Lavamassen umgeben war. Eine große Masse Eisen wurde gefunden, welche durch das unterirdische Feuer geschmolzen worden war. Der Vulkan verhielt sich damals ganz ruhig; jedoch im folgenden Jahre sah Scoresby bis zu einer beträchtlichen Höhe Rauch aus ihm emporsteigen; und dieselbe Erscheinung wurde im Jahre 1818 von Kapt. Gilyott, Befehlshaber des „Richard,“ beobachtet, der zugleich eine schimmernde Röthe, die den Funkenmassen eines großen Feuers glich, wahrnahm.

Die wichtigsten der von Scoresby gemachten Entdeckungen hatten jedoch im J. 1822 statt, wo er mit dem Schiffe „Baffin," von 321 Tonnen und 50 Mann Besatzung, auf den Wallfischfang ausging. Er ging am 27. März von Liverpool aus unter Segel und passirte am 28. die Höhe von Cantyre, worauf er von einem so heftigen und an dieser Küste um so gefährlicheren Sturm befallen wurde, daß er sich genöthigt sah, in Loch Ryan auf zehn Tage Schutz zu suchen. Diese Zeit der Muße wurde, seiner lobenswerthen Gewohnheit gemäß, wissenschaftlichen Untersuchungen gewidmet, und diesmal waren es besonders Versuche, die er mit Chronometern, welche auf Seereisen gebraucht werden, anstellte. Am 8. April ging er aufs Neue unter Segel; passirte am 10. die gefährlichen Klippen und Inseln von Skerivore, im Westen von Tiree, und bekam am 11. Mittags die Insel St. Kilda zü Gesicht. Am 14. erscholl, obgleich erst unter 64° 30′ N.B., der Ruf, daß sich Eis blicken lasse, und bald sahen sich denn auch die Seefahrer mitten unter dem Treibeise und der dicken und tiefen Finsterniß des damit in Regel gepaarten arktischen Nebels. Am Morgen wurden sie in ihrer Fahrt durch eine ausgedehnte Eismasse gehemmt, welche sie mehrere Tage hindurch vergebens zu umsegeln suchten, bis sie endlich dadurch, daß sie alle Segel beisetzten, sich binnen einer Stunde den Weg durch dieselbe bahnten. Sie steuerten jetzt mit günstigem Winde nordwärts, beobachteten die glänzende Erscheinung des Nordlichts und sahen den Ocean mit einer großen Menge Treibeis bedeckt. Am 25. April unter dem 75. Breitengrad angelangt, hatten sie damit die Region des immerwährenden Tages erreicht, und da sie jetzt zugleich unter „einer Fischfangs-Breite" sich befanden, so setzten sie ihre Böte aus, schossen die Taue auf und legten die Harpunen, Lanzen und ander Apparate in Bereitschaft. Am 27. erreichten sie den 80. Grad und waren nur zehn engl. Meilen von dem Vorgebirge Hakluyt entfernt, ohne bis jetzt dem

Froste ausgesetzt gewesen zu sein. Am folgenden Tage gelangten sie, nach dem sie die Richtung nach dem Pole zu immerwährend verfolgt hatten, an die nordische Haupteismasse auf derselben Höhe, wo Lord Mulgrave sie angetroffen hatte. Scoresby beabsichtigte, längs derselben ostwärts zu steuern, in der Erwartung, eine gute Fischfangsstation zu erreichen; allein der Wind zwang ihn eine entgegengesetzte Richtung einzuschlagen. Am 6. Mai wurde der erste Wallfisch gefangen. Am 9. erhob sich ein heftiger Sturm in Nordost und führte Symptome von Kälte mit sich, derjenigen ähnlich, welche in der Mitte eines arktischen Winters gespürt wird; indem die Haut an Metallsubstanzen festklebte, das drei Fuß von dem Kajüten-Feuer verschüttete Wasser sich in Eis verwandelte und selbst gutes Bier, welches sich in einem unmittelbar am Ofen stehenden Gefäße befand, fast gefror. Die Seefahrer befanden sich in einer bedenklichen Lage, die durch den dichten Nebel um so gefährlicher wurde, und da überdies keine Wallfische hier angetroffen wurden, so entschloß sich Scoresby nach einer andern Gegend sich zu wenden. Seit einiger Zeit waren die Gewässer unter diesen hohen Breitengraden, wahrscheinlich weil man früher hier zu häufig gefischt hatte, für den Fischfang sehr unfruchtbar geworden, und nur dann konnte man eine einigermaßen reiche Ladung erwarten, wenn man durch das Eis einen Weg nach den Ostküsten von Grönland sich bahnte. Diesen Weg einzuschlagen, sah sich Scoresby noch aus einem andern besonderen Grunde veranlaßt. Diese ganze Küstenreihe war nämlich, bis auf wenige, von den Holländern berührte und benannte Punkte, noch gänzlich unbekannt und bildete eine fortlaufende Linie mit derjenigen Küste, auf der die Colonien des alten Grönlands, die den Gegenstand so großen Intresses und so vielen Streites gebildet, dem Vermuthen nach sich befunden haben.

Auf dieser Fahrt wurde Scoresby angenehm überrascht durch die auffallenden Wirkungen der strahlenbre-

chenden Gewalt der Polaratmosphäre auf das Eis und andere Gegenstände. Die rauhe Eisoberfläche nahm die Formen von Kastellen, Obelisken und Thürmen an, welche hin und wieder in der Art mit einander in Verbindung standen, daß sie das Ansehen einer großen und bevölkerten Stadt annahmen. Zu anderen Zeiten glich sie einem Walde kahler Bäume, und es war kaum die Einbildungskraft erforderlich, um die übrigen Verschiedenheiten mit den Erzeugnissen menschlicher Kunst zu identificiren; denn man sah kolossale Bildhauergestaltungen, Säulengänge von reicher und regelmäßiger Architektur, und selbst die Gestalten von Löwen, Bären, Pferden und anderen Thieren. Auch Schiffe sah man dargestellt und hoch in der Luft schweben. Gegenstände, die in der Wirklichkeit, unter dem Horizonte sich befanden, wurden auf eine höchst außerordentliche Weise den Blicken dargeboten, und so wurden namentlich mehrere, nicht über 3 — 4000 Fuß hohe Punkte auf der grönländischen Küste in einer Entfernung von 160 engl. Meilen gesehen. Die durch das Schmelzen des Eises entwickelten Dämpfe und deren ungleiche Verdichtung durch Ströme kalter Luft werden von Scoresby als die Hauptursachen dieser außerordentlichen Strahlenbrechung betrachtet.

Es war am 8. Juni, als unter 74° 6′ N.B. eine ausgedehnte, etwa 90 engl. Meilen von Norden nach Süden sich erstreckende Küste, deren nördlichste Spitze man für das auf den Karten mit Gale Hawkes bezeichnete Land und deren südlichste man für Hudson's „Hold-with Hope" hielt, entdeckt wurde. Inzwischen wurde Scoresby's ehrgeiziger Plan, einige dort kühn sich erhebende Felsen, die noch keines Europäers Fuß betreten hatte, zu besteigen, durch einen undurchdringlichen Eiswall vereitelt, und da sich ein ähnlicher hinter ihm bildete, so mußte er mehrere Tage hindurch in einem engen Kanal hin und her segeln. Während dieser Zeit bot sich ihm eine passende Gelegenheit dar, diese große Küstenlinie astronomisch zu vermessen.

Die auf den Karten angegebene Breite war ziemlich richtig und war in der That sein einziger Leitfaden bei der Bezeichnung der Punkte; denn die wahre Länge wich, wie sich nach den sorgfältigsten Beobachtungen ergab, sieben Grade von den besten Karten und zehn Grade von den gewöhnlichen Berechnungen der Wallfischfänger ab. Diese Küste war im Allgemeinen gebirgig, rauh und nackt, und glich sehr jener von Spitzbergen, nur daß sie weniger mit Schnee bedecke war. Es konnte nicht genau ermittelt werden, ob zwischen dem Meere und den Bergen flaches Land sich befand; jedoch dem Aeußern und der allgemeinen Analogie der arktischen Gestade nach zu urtheilen, mußte man annehmen, daß diese hohen Felsen perpendikulär in die Wellen sich hinabsenkten.

Scoresby befolgte bei der Benennung der merkwürdigsten Theile dieser Küste die gewöhnliche Methode, indem er die Namen von ausgezeichneten Gelehrten oder seinen persönlichen Freunden entlehnte. So wurden die zwei Hauptbuchten nach Capitän Kater und Sir Walter Scott, und zwei hervorschießende Halbinseln, von denen die eine für eine Insel gehalten ward, nach D. Wollaston und Sir Everard Home genannt. Andere Buchten und Vorgebirge erhielten ihre Benennungen nach Sir Thomas Brisbane, D. Brinkley, Oberst Beaufoy, D. Holland, Herschel und einigen persönlichen Freunden. Später bekam Scoresby einige kleinere Buchten im Süden zu Gesicht und war jetzt im Stande, auf die obige Weise Sir George Mackenzie, Sir Charlos Giesecke, dem Baron Humboldt, Hrn. de la Place und Hrn. Freycinet seine Huldigung darzubringen.

Scoresby schlug jetzt die Richtung nach Osten ein, um Wallfische aufzusuchen, die er in der Nähe des Landes nicht vorfand. Bald darauf ereignete sich ein höchst trauriger Vorfall. William Carr, einer der erfahrensten Harpunirer, hatte mit seiner Harpune einen Wallfisch getroffen, der so schnell davon eilte, daß das Tau aus der gehörigen Lage gebracht wurde und das Boot zu sinken

drohte. Indem der Harpunirer nach dem Tau griff, um es zu ordnen, gerieth er plötzlich in eine Schlinge und eben so schnell über Bord in das Wasser, um nie wieder zum Vorschein zu kommen. Das Boot richtete sich jetzt wieder auf und die darin befindlichen Matrosen blickten umher und fragten einander: „Wo ist Carr?“ Nur ein Mann hatte ihn verschwinden sehen, aber so plötzlich, daß er das wo oder wie nicht anzugeben vermochte. Die Bestürzung und der Schrecken, den dieser Unglücksfall erzeugte, benutzte der Wallfisch zu seiner Flucht. Scoresby nahm, tief ergriffen, am nächsten Sonntag die Gelegenheit wahr, die Aufmerksamkeit der Mannschaft auf ihre eignen wichtigsten Intressen zu lenken und die Nothwendigkeit zu zeigen, auf eine solche Katastrophe, wie die obige, sich stets vorzubereiten. Seine Ermahnungen schienen auf die Zuhörer tiefen Eindruck zu machen.

Etwa ein Monat war mit dem Aufsuchen von Wallfischen in einer geringen Entfernung von der Küste verflossen und mehrere dieser Thiere, so wie auch Narwalle waren gefangen worden; da aber keine derselben sich mehr zeigten, so wurde beschlossen, wieder nach dem Lande zu zusteuern. Am 19. Juli bekamen die Seefahrer eine etwa 40 engl. Meilen lange Küstenreihe von einem kühnen und eigenthümlichen Charakter zu Gesicht. Es befand sich hier eine 3 — 400 Fuß hohe Gebirgskette, welche sich sogleich vom Gestade aus zu steilen Felsen erhob und in zahllose Spitzen, Kegel und Pyramiden endigte, während aus allen Seiten scharfe und rauhe Felsen hervorragten. Von einem der Berge erhoben sich sechs bis sieben schmale, parallel laufende Spitzen über einander; und einem anderen, aus dem zwei vertikale, thurmähnliche Spitzen hervorragten, wurde der Name Kirchberg (Church Mount) beigelegt. Die ganze Küste wurde die Liverpool-Küste genannt, und den Bergen die Benennung Roscoe-Gebirge gegeben. Mit Cap Hodgson endigte diese Küste; jedoch wurden jenseits dieses Vorgebirges, nachdem man einen

südwestlichen Cours gehalten hatte, drei andere entdeckt und ihnen die Namen Cap Lister, Cap Swainson und Cap Tobin beigelegt. Hier ergriff Scoresby zum erstenmal die Gelegenheit, zu landen. Das Gestade war hier viel flacher, als weiter nach Norden zu, und bestand großentheils aus losen steinigten Hügeln. Scoresby gelangte nach einigen Untersuchungen in der Nähe von Cap Swainson an einen durch parallele Wälle eingeschlossenen Platz, auf dem sich Gebäude, die die Gestalt von Bienenkörben hatten, und welche die Eskimos zur Aufbewahrung ihrer Vorräthe zu gebrauchen pflegen, befanden; auch waren die Wälle denen ähnlich, welche die Eskimos zum Behufe ihrer Sommerwohnungen aufführen. Ferner fand man hier Ueberreste von Brennmaterialien, verkohltes Treibholz, halbverbranntes Moos und Asche, welches als ein Zeichen betrachtet wurde, daß dieser Platz vormals bewohnt worden sei. Setbst Werkzeuge von Holz und Knochen, worunter eins mit Eisen beschlagen, traf man hier an.

Scoresby kehrte auf das Schiff zurück und setzte die Fahrt in südwestlicher Richtung fort, worauf eine geräumige Bucht sichtbar ward, die aufwärts unbegrenzt zu sein schien, und in welcher bald darauf eine zweite, nordwärts hinter die Liverpoolküste sich erstreckende und aus dieser wahrscheinlich eine Insel bildende Bucht entdeckt wurde. Die entgegengesetzte Küste an der Mündung wurde, nach dem ausgezeichneten Professor der Naturgeschichte in Edinburg, Jameson's Land genannt. Jenseits Cap Hooker, der Südspitze von Jameson's Land, erstreckte sich abermals eine — Capt. Basil Hall genannte — Bucht nordwärts und hatte das Ansehen, als ob sie aus Jameson's Land eine Insel bildete. Die Küste auf der Westseite derselben wurde Milne's Land genannt. Zwischen Cap Leslie, der Nordspitze von Milne's Land, und Cap Stevenson, auf der entgegengesetzte Küste, erstreckte sich die ursprüngliche Mündung noch immer nordwärts, ohne Anschein von Begrenzung. Wenn man diesen Umstand mit der Lage von

Jacob's Bight, unter demselben Breitengrade an der Westküste, welche Sir Charles Giesecke zufolge nach einer Strecke von 150 engl. Meilen mit einer Art Landsee endigt, verglich, so schien es in hohem Grade wahrscheinlich, daß Grönland, statt eine zusammenhängende Ländermasse, wie auf den Karten angegeben wird, zu sein, vielmehr aus einer unermeßlichen Inselgruppe besteht. Dieser großen Bucht, im Norden von Cap Tobin und im Süden von Cvp Brewster begrenzt, legte Scoresby den Namen „Skoresby's Sund" bei, und zwar zu Ehren seines Vaters, obgleich die Nachwelt an diese Benennung wahrscheinlich seinen eignen Namen knüpfen wird.

Diese Küsten, insbesondere die von Jamesson's Land, waren reicher an Pflanzen und grünen Stellen, als andere, die Scoresby in dem arktischen Umkreise gesehen hatte, und verdienten daher allerdings den Namen Grönland (Grünland.) An einer Stelle befand sich Gras von einem Fuß Höhe, auch sah man mehrere Morgen große Wiesen, welche mit denen in England wetteifern zu können schienen. Nirgends wurde ein menschliches Wesen angetroffen, jedoch zeigten sich überall Spuren von selbst stark bevölkerten Wohnplätzen neuerer Zeit. Am Fuße einer, nach Herrn Neill, Sekretär der Wernerschen Gesellschaft, benannten Reihe von Felsen befanden sich mehrere Weiler von ziemlichem Umfange. Die Hütten schienen zu Winterwohnungen gedient zu haben, jedoch waren sie nicht, gleich denen der Eskimos an der Hudsons Bai, mit Schneebacksteinen — um uns dieses Ausdrucks zu bedienen — aufgeführt, sondern glichen denen der Grönländer, indem sie aus tiefen Erdgruben, zu denen ein langer gewundener Gang führte, und die mit Holzdächern, worauf Moos und Erde lag, versehen waren, bestanden, daher unterirdische Wohnungen genannt werden konnten und das Ansehen niedriger Hügel hatten. In der Nähe der Weiler befanden sich Höhlen in der Erde, die zu Gräbern gedient hatten und in denen man neben den Gebeinen des Todten Jagdgeräthschaften

fand — ein Beweis, daß der allgemeine Glaube der Wilden vorherrschend gewesen, daß die Verstorbenen in jenem Leben den nämlichen Beschäftigungen, wie in diesem, sich hingeben. Auch fand Scoresby einen hölzernen Sarg vor, nach welchem er auf eine ehemalige europäische Colonie zu schließen geneigt war, Es schien auffallend, daß die aller Wahrscheinlichkeit nach vor kurzem noch so zahlreichen Bewohner dieser Küste jetzt nirgends zu sehen waren; inzwischen mochten sie blos den Winter hier zubringen und während des Sommers im Innern des Landes sich aufhalten, um dort in der unmittelbaren Nähe der Landthiere zu sein, welche auf die Dauer der strengen Jahrszeit nach Süden wandern.

Nachdem Scoresby diesen großen Sund wieder verlassen hatte, entdeckte er eine andere zusammenhängende Küstenreihe mit einer Bucht, welche nach Hrn. Wallace, und drei Vorgebirgen, welche nach dem H. H. Russel, Pillans und Graham, ausgezeichnete Professoren an der Edinburger Universität, genannt wurden. Eine dort befindliche Insel wurde nach Capt. Manby, eine andere nach D. Henry, ein Vorgebirge nach Hrn. Dalton, jener wie dieser ausgezeichnete Chemiker in Manchester, und ein anderes Vorgebirge nach D. John Barclay zu Edinburg benannt.

In der Hoffnung, Wallfische an dieser Küste anzutreffen, getäuscht, wurde wieder in die hohe See und nordwärts gesteuert. Der Weg führte durch zahlreiche Eisberge, die an einer Stelle sich auf 500 beliefen, und nach wenigen Tagen in die Nähe einer Küste, welche sich noch mehr nördlich, als die kürzlich untersuchten, erstreckte und diese zuerst entdeckten verband. Zwei Strecken, welche Inseln zu sein schienen, erhielten die Namen Canning und Trail. Zwischen ihnen befand sich eine geräumige Bucht, welche mit dem Namen von Sir Humphrey Davy beehrt wurde. Im Hintergrunde derselben erhoben sich mehrere Landspitzen, wahrscheinlich Inseln, und eine Bergkette,

welche nach dem berühmten Geologen Werner benannt wurde; eine kleinere Kette erhielt nach D. Fleming den Namen und drei Vorgebirge wurden nach Biot, Buache und Carnegie benannt. Scoresby landete auf der Traill-Insel, bestieg mit unsäglicher Mühe die Spitze eines Hügels, wo er eine kleine Fläche mit einigen Arten der arktischen Vegetation zu finden hoffte; allein dieser Gipfel war spitzer, als nur irgend das Dach eines Hauses sein kann, und das Hinabsteigen war fast nur auf der andern Seite möglich. Jenseits der Traill-Insel, und von ihr durch einen beträchtlichen, nach Lord Mountnorris benannten Kanal getrennt, war eine andere Küste, deren äußerste Spitze nach Kapt. Parry den Namen erhielt. Da dieses Vorgebirge von Cap Freycinet, welches unter andern, zu erst entdeckt worden, nicht weit entfernt war, so war damit die Untersuchung einer 400 engl. Meilen langen Küstenreihe, die früher blos nach den unvollkommensten Gerüchten und Notizen bekannt war und daher genau genommen als eine neue Entdeckung betrachtet werden konnte, beendigt.

Scoresby näherte sich der Canning-Insel und drang in einen, sie von dem Festlande trennenden und dem Anscheine nach mit der Hurry's Bucht in Verbindung stehenden Sund ein, wo er mehreren Vorgebirgen die Namen Allan, Krusenstern und Buch beilegte.

Unser Seefahrer würde sich glücklich gefühlt haben, die grönländische Küste noch näher untersuchen zu können; auch hatte er bei einer Gelegenheit die beste Aussicht, bis in die Nähe von Cap Farewell vorzudringen; allein das Schiff war nicht sein Eigenthum, und da seine Bestimmung der Wallfischfang war, so mußte eine andere Richtung eingeschlagen werden. Er hatte bisher den eigentlichen Zweck seiner Reise häufig verfehlt werden sehen, und es stand, da der Sommer sich seinem Ende näherte, sogar zu befürchten, daß so gut wie gar keine Ladung heimgebracht werden würde. Endlich aber, am 15. August ließen um das Schiff herum zahlreiche Wallfische sich blicken,

fünf derselben wurden von den Harpunen getroffen und drei gefangen, wodurch das Schiff eine volle Ladung bekam und mit andern Grönlandsfahrern zu wetteifern vermochte. Scoresby konnte sonach mit Zufriedenheit heimkehren und das Vergnügen dieser Heimreise wurde blos durch einen furchtbaren Sturm auf der Höhe von Lewis getrübt, bei welcher Gelegenheit einer der geschätztesten Matrosen, Sam Chambers, über Bord gespült wurde.

Zu diesen Entdeckungen Scoresby's wurden im folgenden Jahre einige Nachträge geliefert durch Kapt. Clavering, der von der Admiralität beauftragt wurde, Kapt. Sabine nach verschiedenen Stationen im arktischen Meere zu bringen, zu dem Zwecke von Beobachtungen über die comparative Länge des Pendels mit Beziehung auf das Prinzip der Attraktion.

Kapt. Clavering ging am 3. Mai 1823 unter Segel und kam am 2. Juni in Hammerfest an, wo er Kapt. Sabine mit den Zelten und Instrumenten ans Land setzte. Er ging, nachdem hier die Beobachtungen vollendet waren, am 23. wieder unter Segel, erreichte die Nordküste von Spitzbergen und legte an einer kleinen Insel zwischen Vogelsang und Cloven Cliff, zu dem Zwecke fernerer wissenschaftlichen Beobachtungen an. Während der Capitän Sabine auf der Insel beschäftigt war, versuchte Capitän Clavering weiter nach Norden vorzudringen; allein er vermochte, aller Anstrengungen ungeachtet, nicht höher, als bis 80° 20′ N. B., kommen. Nachdem er Jenen, dessen Beobachtungen vollendet waren, wieder an Bord genommen hatte, verließ er am 22. Juli die Küste von Spitzbergen und steuerte den Ostküsten von Grönland zu, welche er am 5. August zu Gesicht bekam. Sie schienen ihm das ödeste Land zu sein, welches er jemals gesehen. Die hier befindlichen Berge erhoben sich bis zur Höhe von mehreren tausend Fuß und nirgends war eine Spur von Vegetation, noch ein lebendiges Geschöpf auf dem Lande oder in der Luft wahrzunehmen. Selbst die traurigen Einöden von

Spitzbergen erschienen als ein Paradies dagegen. Er landete Capitän Sabine und dessen Apparate auf zwei, von dem östlichen Gestade des Festlandes abgelößte Inseln, die er die Pendelinseln nannte und deren äußerste Spitze durch ein steiles, 3000 Fuß hohes Vorgebirge sich auszeichnete.

Während Capitän Sabine mit seinen Beobachtungen beschäftigt war, untersuchte Capitän Clavering einen Theil der nordwärts sich erstreckenden, von Scoresby zuerst erblickten Küste, die auf eine gewisse Strecke von Eis umlagert, dagegen aber auch mit tiefen und geräumigen Buchten ausgestattet war, die sich aller Wahrscheinlichkeit nach so weit erstreckten, daß sie diese Küstenreihe in eine Gruppe großer Inseln verwandelten. Die Bucht, welcher Scoresby den Namen Sir Walter Scott beigelegt hatte, wurde von Clavering für die von dem holländischen Seemann Gale Hamkes entdeckte gehalten; inzwischen haben wir nicht gewagt, diese Letztere von der ihr von Scoresby angewiesenen nördlicheren Lage zu verrücken. Anderen Buchten, die Clavering auf seiner weiteren Fahrt nach Norden zu entdecke, wurden nach Foster, Ardincaple und Roseneath die Namen beigelegt; auch sah er in der nämlichen Richtung steiles und hohes Land bis zum 76. Breitengrade sich erstrecken.

Hinsichtlich der Eingeborenen war Capitän Clavering glücklicher, als sein Vorgänger, der blos ihre verlassenen Wohnungen antraf. Denn auf der Südküste der Sir Walter Scott's Bucht landend, wurde ihm gemeldet, daß in der Entfernung einer engl. Meile Eskimos gesehen worden, und eilte alsbald mit einem seiner Offiziere dahin. Die Eingeborenen flüchteten sich sogleich auf einige Felsen, jedoch die Engländer gingen näher, machten Freundschaftszeichen, legten einen Spiegel und ein Paar wollene Fausthandschuhe am Fuße eines Abhanges nieder und zogen sich dann zurück. Die Eskimos kamen herunter, nahmen die Gegenstände auf und trugen sie nach ihrem Zufluchtsorte, worauf sie bald den Fremdlingen näher zu kommen und sie

zu begrüßen gestatteten, obgleich ihre Hände beim Druck heftig zitterten. Allmählig wurden sie zuversichtlicher und begleiteten die Engländer in ihr eigenes, aus Holz und Fischbein verfertigtes, 5 Fuß hohes und 12 Fuß im Durchmesser haltendes Zelt. Ihr Aeußeres, ihre Geberden, ihre Böte und Geräthschaften stimmten genau mit den von Capitän Parry und Capitän Lyon an der Hudsonsbai beobachteten überein. Ein Kind hatte eine schwarzgelblich kupferfarbige Haut, nachdem diese von ihrer dicken Schmutz- und Thrankruste sorgfältig gereinigt worden war. Die Wirkung der Feuerwaffen setzte die Eingeborenen in ein übermäßiges Erstaunen und Schrecken. Es wurde ein Seehund geschossen und einer von ihnen abgesandt, um ihn zu holen. Er untersuchte das Thier genau, bis er die durch die Kugel gemachte Oeffnung fand, in die er seinen Finger steckte und dann einen Schrei des Erstaunens ausstieß und auf die ausgelassenste Weise tanzte und umhersprang. Ein Anderer wurde veranlaßt, ein Pistol abzufeuern; kaum aber hörte er den Knall, als er zusammenfuhr und eilends ins Zelt rannte.

Da die Beobachtungen des Capitän Sabine im Anfange Septembers noch nicht beendigt waren, so konnte Capitän Clavering nicht mehr seinem Wunsche gemäß, eine weitere Fahrt nordwärts unternehmen, sondern mußte statt dessen die Heimreise antreten, auf der das Schiff harte Stöße durch das Eis erhielt. Die dadurch entstandenen schadhaften Stellen wurden während eines sechswöchentlichen Aufenthalts in Drontheim ausgebessert, und um die Mitte Decembers lief das Schiff wieder in die Themse ein.

Um die Beobachtungen und Entdeckungen Scoresby's und Claverings neben einander zu stellen, sind wir von der chronologischen Ordnung etwas abgewichen und haben eines in der Zwischenzeit gemachten andern großen Versuchs, die Gewässer des Polarmeers näher zu erforschen, nicht erwähnt. Zur Zeit der ersten Reise des Capitän Roß, die Aufsuchung einer nordwestlichen Durchfahrt bezweckend,

wurde nämlich Capitän Buchan mit den Schiffen „Dorothea" und "Trent" ausgesandt, um nicht blos auf geradem Wege nach dem Pole, sondern auch über denselben bis nach Indien vorzudringen zu suchen — eine Reise, die vermöge der respektiven Lage der beiden Welttheile, weit kürzer, als auf einem anderen Wege sein würde. Die Beförderer dieser Expedition gingen von der Ansicht aus, daß die Versuche Hudson's, Fotherby's und Phipps's blos aus dem Grunde fehlgeschlagen wären, weil sie in den gewundenen Küsten und Buchten des nördlichen Theils von Spitzbergen aufgehalten worden; daß das Eis hauptsächlich nur in der Nähe des Landes sich ansammele, und daß diejenigen Seefahrer, welche sich in der Mitte des Seekanals hielten, statt eines grenzenlosen, fest zusammenhängenden Eisfeldes, eine offene und schiffbare See vorfinden würden.

Nachdem Capitän Buchan bei Zeiten im Frühjahr 1818 unter Segel gegangen war, bekam er am 27. Mai die Cherie- oder Bären-Insel zu Gesicht. Ohne sich hier aufzuhalten, steuerte er längs der Westküste von Spitzbergen, bis er den 80. Breitengrad erreicht hatte, wo er von einem heftigen Sturme überfallen wurde, welcher die beiden Schiffe von einander trennte und sie nöthigte, in der Magdalenenbai Schutz zu suchen. Am 10. Juni traf Capitän Buchan mit mehreren Grönlandsfahrern zusammen und erfuhr, daß die große See im Westen, auf die er alle seine Hoffnungen gebaut hatte, von einer undurchdringlichen Eismasse bedeckt sei. Er beschloß daher, das Vorgebirge Hakluyt zu umsegeln und die früher von Lord Mulgrave verfolgte nordöstliche Richtung einzuschlagen. Jedoch fand er sich auf dieser Fahrt bald durch zehn bis zwölf engl. Meilen im Durchmesser haltende Eisfelder gehemmt auf denen sich Eisberge von der wildesten und phantastischsten Gestalt und Flecken auf einem grenzenlosen Alabasterfelde gleichend erhoben. Am 26. Juni erreichten unsere Seefahrer Fair Haven, zwischen Vogelsang und Cloven Cliff, wurden hier eine Zeitlang aufgehalten, trafen

zahlreiche Heerden von Rennthiern und Wallrossen an, tödteten nach harten Kämpfen mehrere der Letzteren, von denen einer eine Tonne wog, und erlegten mit leichter Mühe 45 — 50 der Ersteren, die im Durchschnitt ein Gewicht von 120 Pfund hatten. Sie waren endlich im Stande, weiter vorzudringen, erreichten jedoch blos die Höhe von 80° 32′ N. B. und wurden hierauf drei Wochen vom Eise eingeschlossen. Am 29. Juli gelangte die „Dorothea" wieder in offenes Wasser, wurde aber am folgenden Tage durch einen furchtbaren Sturm mit unwiderstehlicher Kraft auf die Haupteismasse los getrieben. In dieser gefährlichen Lage wurde, da keine Zeit zum Ueberlegen da war, dem Schiffe schnell eine solche Richtung gegeben, daß es mit dem Vordertheil mitten in das Eis getrieben werden mußte. Dies Letztere geschah auch, obgleich mit einem furchtbaren Stoß, dem im Laufe einer halben Stunde mehrere andere folgten. Das Schiff war auf diese Weise in die Haupteismasse zweimal so weit, als seine eigne Länge betrug, versetzt worden und saß jetzt unbeweglich fest. Nachdem es endlich wieder flott gemacht worden war, fand es sich, daß es einen so starken Leck bekommen hatte, daß es in den Hafen von Smeerenberg, gebracht werden mußte, wo es in soweit wieder in Stand gesetzt wurde, daß es im Anfange Septembers wieder in See gebracht werden konnte. Es wurde jetzt die Heimreise angetreten und man bekam am 10. October die englische Küste in der Nähe von Flamborough Head zu Gesicht.

Weitere Versuche, den Pol mit Schiffen zu erreichen, wurden nicht gemacht; jedoch ward nach einer gewissen Zeit der Plan in Anregung gebracht, auf Fahrzeugen, die sich über bie zugefrorene Oberfläche des Oceans schaffen ließen, dahin vorzudringen; und zwar war es Scoresby, der mit einem solchen Plane zuerst auftrat. In einer in dem Werner-Verein vorgelesenen Denkschrift suchte er darzuthun, daß eine derartige Reise weder so unausführlich, noch so gefährlich, sei, wie etwa die mit den arktischen Regionen

nicht vertrauten Personen glauben möchten. Das Polarmeer, meinte er, würde auf irgend eine Höhe ein zusammenhängendes Eisfeld darbieten und die darauf befindlichen Unebenheiten würden, wenn sie einigermaßen niedrig wären, keinen unübersteiglichen Wall bilden. Dieses Fahrzeug meinte er ferner, müßte in einen Schlitten bestehn und aus den, bei den Eskimos zu ihren Böten gebrauchten leichten Materialien verfertigt, so wie entweder von Rennthieren oder Hunden gezogen werden. Die Hin- und Rückfahrt mit Rennthieren würde vermöge deren Schnelligkeit im Laufen etwa nur einen 14tägigen Zeitraum, dagegen selbst mit den geübtesten Hunden fünf bis sechs Wochen Zeit erfordern; jedoch verdienten die Hunde in so fern den Vorzug, als sie über dünnes oder zerbröckeltes Eis leicht hinwegeilen könnten. Die Kälte würde am Nordpol freilich sehr streng, jedoch höchst wahrscheinlich nicht unerträglich sein, da zwischen dem 70. und 80. Breitengrade keine auffallende Zunahme der Kälte zu spüren wäre. Zu Mundvorräthen wurden tragbare Suppen; eingemachtes Fleisch und andere ähnliche Substanzen, welche bei geringem Gewicht viel Nahrungsstoff enthalten, in Vorschlag gebracht.

Man schenkte diesen Vorschlägen eine geraume Zeit hindurch keine Aufmerksamkeit, bis endlich Capitän Parry, nachdem er nach drei glänzenden Reisen nach Nordwesten zu der Vermuthung gelangt war, daß ein weiteres Vordnigen in dieser Richtung unmöglich sei, seinem Unternehmnugsgeiste eine andere Richtung gab und den ehrgeizigen Plan entwarf, über das zugefrorene Meer sich durchzuarbeiten. Scoresby's Ideen mit seinen eignen Beobachtungen zusammenstellend und die reichen Erfahrungen des Capitän Franklin benutzend, arbeitete Capitän Parry den Entwurf zu einer Expedition über das Polareis aus und legte ihn der Admiralität vor. Die Admiralität ließ den Entwurf von einem Ausschusse der königlichen Academie der Wissenschaften prüfen und nachdem sie einen, mit Beziehung auf die Vortheile, welche aus einer solchen Reise

für die Wissenschaften entspringen würden, günstigen Bericht erhalten hatte, stattete sie mit ihrem gewöhnlichen Eifer den Capitän Parry mit Allem aus, was ihm bei seinem kühnen Unternehmen ersprießlich sein konnte. Der „Hekla" wurde ausersehen, um ihn so weit zu bringen, als ein Schiff vordringen konnte, und außerdem wurden zwei Böte mitgegeben, um dieselben je nach den Umständen über die unbekannte und öde Strecke zwischen Spitzbergen und dem Pol zu ziehen, oder sie auf diesem Wege zum Segeln zu benutzen. Diese Böte waren aus successiven dünnen Planken von Eschen-, Tannen- und Eichenholz gebaut und mit Schichten von wasserdichtem Segeltuch und starkem Filz belegt, so daß sie den höst möglichen Grad von Stärke und Elasticität in sich vereinten. Im Innern waren sie geräumig und mit einem flachen Boden versehen, uud auf beiden Seiten des Kiels angebrachte Laufsprossen machten sie zum Fortziehen über das Eis, nach Art der Schlitten, geeignet. Auch Räder wurden mitgegeben, im Fall man von ihnen Gebrauch machen könnte.

Capitän Parry machte sich in früher Jahreszeit auf den Weg. Am 27. März 1827 wurde der „Hekla" durch das Dampfboot „Comet" die Themse hinab bugsirt, und am 4. April in die hohe See geführt. Am 19. liefen unsere Seefahrer in den schönen norwegischen Hafen Hammerfest ein, wo sie drei Wochen verweilten und acht Rennthiere nebst einer Quantität Moos zum Futter an Bord nahmen. Nachdem sie am 11. Mai wieder unter Segel gegangen waren, geriethen sie bald zwischen Eis und begegneten einigen Grönlandsfahrern. Am 13. bekamen sie das Vorgebirge Hakluyt zu Gesicht, und versuchten nunmehr die von Capitän Phipps verfolgte nordöstliche Richtung einzuschlagen. Sie geriethen indessen binnen kurzem zwischen Treibeis, welches sie ostwärts führte und nach manchen dadurch veranlaßten Hin- und Herfahrten und einem vergeblichen Versuche, von dieser Gegend aus über das Eis nach dem Nordpole vorzudringen, segelten sie endlich, nach-

dem sie die Walden-Inseln passirt und die ganze Gruppe der Sieben Inseln zu Gesicht bekommen hatten, zurück nach Spitzbergen, wo sie unverhofft einen trefflichen Hafen vorfanden, den sie Hekla Cove nannten und der als ein Theil der auf holländischen Karten mit Treurenberg bezeichneten Bai sich auswies. Hier legten sie das Schiff vor Anker, und da jetzt der 20. Juni bereits gekommen und die beste Jahreszeit mit Hin- und Hersegeln an diesen eisigen Küsten zugebracht war, so entschloß sich Capitän Parry unverweilt seine Reise nach dem Nordpol anzutreten; und wenn er zwar jetzt die Hoffnung aufgab, den Pol erreichen zu können, so wollte er wenigstens so weit wie möglich vorwärts vordringen. Er nahm also auf 71 Tage Mundvorräthe, aus Pemmican (getrocknetes und zerstoßenes Fleisch) Schiffszwieback, Kakao und Rum mit, so dann als Brennmateria Weingeist, als das tragbarste und concentrirteste Material. Ferner wurden für Jeden mehrere Anzüge einer warmen Kleidung, dicke Wildschuren, um darin zu schlafen, und starke Eskimos-Stiefeln mit genommen. Die Rennthiere und die Räder wurden zurückgelassen, da sie für die Fahrt über die rauhen Eismassen als untauglich befunden wurden; dagegen wurden zum Fortschaffen des Gepäckes vier, aus Schneeschuhen der Eskimos verfertigte Schlitten bestimmt.

Am 22. Juni verließ die Reisegesellschaft unter dem Hurrahrufen ihrer zurückbleibenden Gefährten das Schiff, bestieg die Böte, mit denen sie Anfangs über die spiegelglattte See segelte, bis sie nach einer Fahrt von 80 engl. Meilen eine vor der festen Haupteismasse liegende dünne Eisfläche erreichte, durch welche man nicht segelte, über die man aber auch nicht hinweggehen konnte, sondern beide Methoden abwechselnd in Anwendung bringen mußte.

Endlich wurde die feste Masse erreicht und nunmehr die mühsame und einförmige Reise nach dem Pole angetreten. Capitän Parry beschreibt auf eine anziehende Weise die Methode, die dabei befolgt werden mußte. Das Erste, was Parry und seine Begleiter vornahmen, war, daß sie

Nacht in Tag verwandelten und sich Abends auf den Weg und Morgens Halt machten. Sie hatten dadurch den Vortheil, den Schneeglanz und die dadurch gewöhnlich erzeugte Augenentzündung zu vermeiden, auf trocknerem und härterem Eise einherzugehen, und sich der größten Wärme zu einer Zeit, wo sie ihrer am meisten bedurften, nämlich während des Schlafes, erfreuen zu können: nur wurden sie von häufigen und dichten Nebeln etwas belästigt. Sie standen also des Morgens, wie sie es nannten, in der Wirklichkeit aber des Abends auf und genoßen, nach gehaltenem Gebet ihr aus Kakao und Schiffszwieback bestehendes Frühstück. Dann zogen sie ihre Stiefeln an, die gewöhnlich naß oder hart gefroren waren, oder, wenn sie gleich trocken waren, dennoch binnen kurzem wieder durchnäßt wurden. Sie machten sich dann auf den Weg und nach fünf oder sechs Stunden, etwas nach Mitternacht, Halt, um das Mittagsmahl einzunehmen. Nachdem dieses eingenommen war, legten sie eine ähnliche Strecke Nachmittags, wie sie es nannten, zurück und machten Abends, das heißt in einer frühen Morgenstunde, abermals Halt, um der Nachtruhe zu pflegen. Sie zogen nunmehr trockene Strümpfe und Pelzstiefeln an, bereiteten etwas Warmes zum Abendessen, rauchten ihre Pfeifen, sprachen über ihre Unternehmungen, vergaßen die Beschwerden des Tages und genossen auf diese Weise angenehme und fröhliche Augenblicke. Hierauf hüllten sie sich in ihre Pelzdecken ein und legten sich zum Schlafen in den Böten nieder, wo sie vielleicht etwas zu dicht neben einander, jedoch behaglich lagen. Durch Hörnerschall wurde zum Frühstück und zum Aufbruch gerufen.

Mehrere Tage hindurch wurden nur kleine Strecken und noch dazu unter großen Beschwerden zurückgelegt. Die einem schnelleren Vordringen im Wege stehenden Hindernisse bestanden in den kleinen und außerordentlich rauhen Treibeisstücken; in häufigen offenen Stellen, die umgangen werden mußten; in nadelförmigen, aufrechtstehen-

den und hin und wieder durch die Stiefeln dringenden Eisspitzen, und in vielen hohen und steilen Eisbergen. Daher kam es, daß die Reisenden in dem Zeitraum vom 24. Juni, an welchem Tage sie die Haupteismasse zuerst betreten hatten, bis zum 29. blos etwa 8 engl. Meilen in grader nördlicher Richtung zurück gelegt hatten, von 81°13′ bis 81° 23′ N. B. vorgedrungen waren. Capitän Parry gab bald jede Hoffnung, den Pol zu erreichen, auf; jedoch war er entschlossen, so weit wie möglich vorzudringen. Man gelangte denn auch bald auf etwas ebenes Eis und größere Schollen, so daß größere Fortschritte zur Zeit gemacht werden konnten. Der Befehlshaber und der Lieutenant Ross bestiegen bisweilen die höchsten Eisberge und erblickten dort eine beispiellos traurige Einöde um sich her. So weit das Auge reichen konnte, war nichts als Eis und der mit dicken Nebel umhüllte Himmel zu sehen. Der Regen und die zunehmende Wärme der Jahrszeit erreichten zwar das Eis und den Schnee, machten aber grade dadurch das Reisen beschwerlicher. An einer Stelle sank man wiederholt drei Fuß tief ein und brachte auf einer Strecke von hundert Ellen Länge drei Stunden zu. Als die Reisenden am 5. Juli Halt machten, fiel ein Sack mit Kakao ins Wasser, wurde glücklicher Weise wieder aufgesicht, ohne daß der Kakao im Geringsten feucht geworden war, was man dem Mackintos'shen wasserdichten Segeltuch, aus dem der Sack verfertigt war, und dessen Gebrauch auf Seereisen Capitän Parry in hohem Grade anemphiehlt, verdankte. Nachdem Parry mit seinem Gefährten die Höhe von 82° 40′ erreicht hatte, betrachtete er es als eine ausgemachte Sache, auch die übrigen 20 Minuten noch zurücklegen und so den 83. Grad erreichen zu können. Allein am 19. Juli drehte sich der Wind und sprang von Süden nach Norden und trieb mit Heftigkeit das Eis südwärts; und so kam es, daß die Reisenden an 22. statt zehn oder zwölf Meilen, wie sie gehofft, blos vier zurückgelegt hatten. Dieser niederschlagende Umstand wurde Anfangs den Ma-

trosen verheimlicht, welche blos bemerkten, daß es sehr lange dauerte, bevor sie den 83. Grad erreichten. Jetzt waren die äußersten Grenzen des animalischen Lebens nahe. Am 22. wurden blos zwei Seehunde, ein Fisch und ein Vogel gesehen. Mittlerweile dauerte das Treiben des Eises nach dem Süden fort, so daß man am 24. statt vorgedrungen zu sein, vielmehr um vier Meilen zurückgekommen war. Den 83. Grad zu erreichen, war unter diesen Umständen unmöglich, und so wurde denn die Rückreise anzutreten beschlossen.

Die Rückreise war zwar ebenfalls mit Mühseligkeiten verknüpft, jedoch verhältnißmäßig schneller, und man hatte noch dabei den Vortheil, daß man die Sonne im Rücken hatte und so nicht, wie früher von ihr geblendet werden konnte. Die Reisenden trafen mehrere Bären an, von denen einer getödtet und von der hungrigen Mannschaft begierig verschlungen wurde. Die bedenklichen Symptome von Indigestion, welche nach dem Mahle sich einstellten, flößten eine ungünstige Meinung von dem Fleische dieses Thiers ein; inzwischen maß Capitän Parry die nachtheiligen Folgen der zu großen Quantität, welche genossen wurde, bei. Am 11. August erreichte man offenes Fahrwasser und am 21. Hekla Cove, von wo aus das Schiff bald darauf nach England zurückkehrte.

Dies war also das Resultat des ersten und einzigen Versuchs, über die zugefrorene Meeresoberfläche nach dem Pole vorzudringen. Die ganze Beherztheit, Energie und Ausdauer britischer Seeleute war aufgeboten worden, ohne den beabsichtigten Zweck im geringsten zu erreichen. Ein so völliges Fehlschlagen hat vor der Hand jede Idee an die Wiederaufnahme des Plans verscheucht, und doch scheint von den in dieser Beziehung vorhandenen Thatsachen keine zu der Behauptung der Unmöglichkeit einer solchen Unternehmung zu berechtigen. Der ungünstige Ausgang scheint offenbar der vorgerückten Jahrszeit, wo das zum Theil geschmolzene Eis dem Vordringen die größten Schwierigkeiten

in den Weg stellte, beizumessen zu sein; und wir pflichten daher Scoresby vollkommen bei, daß es nämlich, um zu der Hoffnung eines glücklichen Erfolgs irgend berechtigt sein zu können, durchaus erforderlich ist, früher in der Jahrszeit sich auf den Weg zu machen. Wir gehen sogar noch weiter und rathen, bei der ersten Dämmerung des Polartages die Reise anzutreten, um so aller Wahrscheinlichkeit nach im Stande zu sein, gegen Ende des Junimonats die Rückreise vollendet zu haben. Die große Eisfläche würde dann glatter und fester, als in andern Monaten sein. Räder könnten vielleicht mit Vortheil angewendet, jedoch freilich an so weichen Stellen, wie diejenigen, welche Capitän Parry passirte, nicht gebraucht werden. Aber, fragen wir, ließe sich nicht irgend eine andere Maschinerie in Anwendung bringen? könnte nicht z. B. eine leichte tragbare Brücke, um dieselbe über offene Stellen der Eisthäler zu werfen, verfertigt werden? — Die Kälte würde freilich sehr stark und intensiv, jedoch, nach den von Capitän Parry gemachten Erfahrungen zu urtheilen, ohne Zweifel nicht lebensgefährlich sein. Zum Schutz gegen dieselbe beim Schlaf möchte es zweckmäßig sein, wenn die Böte hermetisch verschlossen und mit gewundenen Eingängen, gleich denen der Winterhütten der Eskimos, versehen würden. Der einzige Umstand, der bedenklich erscheint, ist eine von Parry gemachte Erfahrung, daß nämlich die tägliche Kost von zehn Unzen Schiffszwieback und neun Unzen Pemmican für den Mann nicht hinreichte, um den Körper in der vollen Kraft zu erhalten. Die Mundvorräthe für die Reise könnten nun freilich nicht gut vermehrt werden, ohne die fortzuschleppende Last unterwegs zu schwer zu machen. Allein dem Uebel dürfte dennoch abgeholfen werden können, wenn man sich hauptsächlich auf Viktualien, die den meisten Nahrungsstoff, bei verhältnißmäßig geringer Masse in sich fassen, beschränkte und dagegen von den aus Mehl bereiteten Lebensmittel um so weniger mit nähme. — Scoresby's Idee, sich zum Fortziehen der Schlit-

ten der Rennthiere oder Hunde zu bedienen, können wir nicht beipflichten, da diese Thiere manchen Zufälligkeiten unterworfen sein würden und wenn sie einbrächen, viel Unheil anrichten könnten.

Uebrigens müßte mit einer solchen Reise jedenfalls eine Ueberwinterung auf der Nordküste von Spitzbergen verknüpft sein, damit keine nachtheilige Verzögerung, wie bei der letzten Expediton, einträte. Wir haben zu unserem Erstaunen gesehen, daß selbst Capitän Parry nach so vielen erfolgreichen Ueberwinterungen, dies sehr bedenklich gefunden hat. Wenn aber eingeräumt wird, daß vor dem Schlusse des Herbstes ein Schiff bis zum 82. und selbst zum 83. Breitengrade vordringen kann, so möchten wir fragen, ob nicht ein auf Entdeckungen ausgesandtes Schiff in der ersten Jahrszeit bis zu dieser Breite vordringen und eine Station entweder auf einer Insel, wenn sich eine solche auffinden lassen sollte, wie bisher nicht geschehen ist, finden, oder, wo nicht, in einem der großen Eisfelder sich einschließen lassen und dort die Ankunft des Frühlings abwarten könnte? Eine sehr beträchtliche und wahrscheinlich die unebenste Strecke des Weges nach dem Pole würde auf diese Weise vermieden werden.

Neuntes Kapitel.

Der Wallfischfang in den Nordpolgewässern.

Gegenstände des Wallfischfangs. — Der Wallfischfang in frühen Zeiten an den europäischen Küsten betrieben. — Erste, den Fischfang bezwegende Reisen nach dem Polarmeere. — Streitigkeiten zwischen den verschiedenen Nationen. — Abschluß eines Vergleichs. — Holländischer Fischfang. — Englischer Fischfang; dessen langsamer Erfolg. — Verschiedene Versuche, Niederlassungen für den Fischfang auf den arktischen Küsten zu bilden. — Verfahren beim Fischfang. — Ausrüstung. — Reise. — Angriff und Fang des Wallfisches. — Ausschneiden des Speckes u. s. w. — Stellen, wo der Fischfang betrieben wird. — Gefahren daselbst; verschiedene Schiffbrüche und andere traurige Vorfälle. — Veränderung der Fischfangsstationen in neuerer Zeit; zunehmende Gefahren. — Der „Jane" von Peterhead. — Kapital, welches erforderlich ist; Gewinn; Häfen, von wo aus der Wallfischfang betrieben wird. — Unglücksfälle und Schiffbrüche im J. 1830; Abentheuer auf dem Eise; Flottmachen der übrig gebliebenen Schiffe. — Allgemeine Resultate.

Wir haben bereits Gelegenheit gehabt, der außer ordentlichen Zahl und furchtbaren Größe jener thierischen Gestalten zu erwähnen, mit denen die Natur die Tiefe des arktischen Oceans angefüllt hat. Besonders sind es die, größten lebenden Wesen in sich begreifenden Cetaceen, welche diesen nordischen Gewässern und in gewisser Beziehung ausschließlich angehören. Ihrer Menge und ihrer Stärke vertrauend, würden sie in dem, von der Vorsehung

ihnen zum Wohnsitz angewiesenen unermeßlichen und öden Reiche friedlich und ungestört auf immer geblieben sein, hätte nicht der Geist der Habsucht einen Krieg auf Tod und Leben gegen sie eröffnet. Der Mensch, in den fernsten Theilen der Welt Dinge aufsuchend, die zu seinen Bequemlichkeiten sich eignen, entdeckte in jenen kolossalen Thieren verschiedenartige Substanzen, mit denen wichtigen Bedürfnissen abgeholfen werden konnte. Selbst als sein verfeinerter Geschmack ihr Fleisch als Nahrungsmittel verschmähte, wurde der Thran zum Tränken der Winterlampe und zu verschiedenen Zweigen der Manufaktur gebraucht, während das Fischbein vermöge seiner Stärke, Biegsamkeit und Elasticität sich zu verschiedenen Kleidungs- und Schmuckgegenständen vorzüglich eignete. Kaum hatteu daher die Entdeckungsreisen einen Weg in die Gewässer des Nordens gebahnt, als er die Vortheile ins Auge faßte, welche aus dem Fang jener Bewohner der eisigen Tiefen entspringen würden. Er begann also gegen sie ein Angriffssystem, welches bald in eine regelmäßige Handelsunternehmung, jedoch gefährlichere, als irgend eine andere, die zum Lebensunterhalt dient, verwandelt wurde.

Man hat allgemein geglaubt, daß der Wallfischfang als Handelsunternehmung erst nach dem Wiederaufleben der europaischen Schifffahrt betrieben worden sei; allein die Forschungen Scoresby's haben es außer Zweifel gesetzt, daß man schon in einer weit früheren Zeit, wenn gleich nach einem geringeren Maßstabe, sich demselben unterzoger hat. Selbst aus Ohthere's, im J. 890 unternommenen Reise geht hervor, daß damals bereits mit einiger Thätigkeit der Wallfischfang an der norwegischen Küste betrieben wurde. Es war auch in der That natürlich, daß in dieser Heimath der Cetaceen ihr Fang früher, als anderwärts, und wahrscheinlich in einer über die Zeitgeschichte hinausreichenden Periode begonnen wurde. Uebrigens wurde hier nicht der eigentliche Wallfisch, ein Thier, welches seinen Wohnsitz in den arktischen Gewässern nie verläßt, sondern

eine Flaschennase genannte Delphinart, welche allein bis zu den Nordgrenzen Europas, bisweilen auch noch weiter nach Süden vordringt, und dann und wann an den Küsten der orkadischen und schottländischen Inseln strandet.

Die Normänner führten auf ihrer, über Europa sich erstreckenden Eroberungs- und Ansiedelungslaufbahn an der Küste von Frankreich den Wallfischfang, der für diese kühnen Seefahrer sowohl eine Handelsunternehmung, als auch eine Jagdbelustigung war, ein, nachdem sie in den Südgewässern eine, von den Zügen von Heeringen die dem Thier zur Nahrung dienen, dahin gelockte kleinere Wallfischart vorgefunden hatten. Diese kleineren Fische besuchen die Bai von Biscaya, nach der sie eine periodische Wanderung zu unternehmen scheinen und durch deren weiten Küstenkreis sie aufgehalten werden. Aus alten Dokumenten geht hervor, daß die Normänner, Flamländer und selbst die Engländer sie als Gegenstände von Werth betrachteten, nicht etwa wegen ihres Thrans, der bei dieser Art nicht sehr reichlich ist, sondern wegen ihres Fleisches, welches den Hunger stillte und selbst den Gaumen unserer rohen Vorfahren kitzelte. Wallfischzungen wurden im Mittelalter als Leckereien auf der Tafel der Großen betrachtet.

Die so eben genannte Bai war der Hauptschauplatz dieses Fischfangs, an dem bald die Bewohner der angrenzenden Küsten eifrigen Antheil nahmen, namentlich die Bearner und Gascogner auf der französischen und die Basken auf der spanischen Küste. Die Basken übertrafen bald alle andere Nationen und brechten es in dem bei dieser Fischeri zu beobachtenden Verfahren zu einer solchen Vollkommenheit, daß die erfahrensten Wallfischfänger neuerer Zeit fast weiter nichts gethan haben, als dieses Verfahren nachzuahmen. Allmählig dehnten sie ihre Unternehmungen bis in die nördlichen Gewässer aus und trafen dort mit den Bewohnern Islands, die schon seit längerer Zeit diesen Fischfang betrieben hatten, zusammen.

und brachten diesen Letztern dadurch, daß sie gemeinschaftlich zu Werke gingen, bald in einen blühenden Zustand.

Die ersten mitteleuropäischen Seefahrer, welche sich in die Nordgewässer wagten, wurden übrigens nicht durch jenen Gegenstand dahin gelockt, sondern nur beiläufig auf ihren, zur Aufsuchung eines Weges nach Indien unternommenen Entdeckungsreisen damit bekannt; wie denn namentlich Barentz im J. 1596 Spitzbergen, an dessen Küsten lange Zeit der Hauptsitz jener Fischerei sich befand, blos bei einer solchen Gelegenheit entdeckte.

Die Engländer waren die Ersten, welche ihre Seeunternehmungen bis in die Mitte des Polarmeers ausdehnten. Die wieder entdeckte und nach dem Alderman Cherie benannte Bäreninsel des Barentz gab Veranlassung zu einer Reihe von Reisen, die zum Zwecke des Wallroßfanges unternommen wurden, worüber bereits berichtet worden ist. Die Pläne der Kaufleute wurden sehr erweitert, nachdem Hudson bei seinem kühnen Versuche, über den Nordpol vorzudringen, die nördlichste Spitze von Ost-Grönland oder Spitzbergen besucht und über die dort vorgefundene unermeßliche Zahl von Wallfischen berichtet hatte. Von jetzt an erhielten die auf Entdeckungsreisen nach dem Nordpol gesandten Seefahrer die Weisung, durch den Fang dieser werthvollen Thiere die Ausrüstungskosten zu decken zu suchen; und nachdem Poole im J. 1610, obgleich er selbst fast nur auf den Wallroßfang sich beschränkte, unzählige Wallfische angetroffen zu haben, erzählt hatte, sandte die moskovitische Gesellschaft mehrere Expeditionen nach einander auf den Wallfischfang aus, ohne in diesen Unternehmungen besonders glücklich zu sein. Um dieselbe Zeit sandten zu dem nämlichen Zwecke namentlich die Holländer Schiffe nach den grönländischen Gewässern, und später zum Schutz derselben gegen die bereits erwähnten Angriffe der Engländer, welche sich unrechtmäßiger Weise das ausschließliche Recht auf den Fischfang in jenen Gewässern anmaßten, auch bewaffnete Fahrzeuge. Im

Jahre 1618 kam es dort zu einem allgemeinen Kampfe, in welchem die Engländer den Kürzeren zogen und ihnen ein Schiff genommen wurde. Dieses Schiff wurde nach Amsterdam geführt, allein die holländische Regierung, welche Anstand nahm, sich mit ihrem mächtigen Nachbar ernstlich zu überwerfen, gab es mit der Ladung und Mannschaft wieder frei, belohnte indessen andererseits die tapferen Seeleute, welche die Beute gemacht hatten. Endlich kam ein Vergleich unter den verschiedenen, bei dem Wallfischfang betheiligten Nationen zu Stande, demzufolge eine jede ihre bestimmte Station in den mehrerwähnten Gewässern erhielt. Die Engländer erwählten die Horizont-Bai, die Glocken-Bai, den Sicherheitshafen und die Magdalenenbai, und die Holländer die schöne Insel an der Nordwestküste von Ost-Grönland, welche sie Asterdam nannten, nebst drei Buchten, von denen sie die zwischen der Insel und dem Festlande liegende die Holländerbai nannten. Die Dänen und Hamburger suchten sich eine Insel und eine Bai zwischen den Stationen der Holländer und der Engländer aus, während die Franzosen und die Spanier mit der Biscayersspitze und anderen nackten Vorgebirgen längs der Nordküste sich begnügen mußten.

Von England aus wurde durch die moskovitische Gesellschaft der Wallfischfang zwar nicht lässig, aber doch, vermöge verkehrter Maßregeln, bald mit Verlust betrieben, so daß endlich kaum ein einziger Grönlandsfahrer mehr ausgesandt wurde. Desto eifriger gingen die Holländer bei den auf diesen Gegenstand gerichteten Unternehmungen zu Werke und wußten bald eine Quelle des Nationalreichthums daraus zu bilden. Der Fischfang wurde, nach dem damals herrschenden verwerflichen Monopolsystem, Anfangs als ein ausschließliches Privilegium einer Handelsgesellschaft verliehen, die ihren Hauptsitz in Amsterdam hatte, allein bald wurden andere Nebenvereine in den Provinzen Seeland und Friesland, so wie endlich auch mehrere reiche einzelne Personen aus der Provinz Holland darin aufge-

nommen. Ein unermeßliches Capital wurde in diesen Unternehmungen angelegt und dieselben mit der der holländischen Nation eigenen Umsicht und Beharrlichkeit betrieben, so daß das Ganze in nicht langer Zeit in den größten Flor gebracht wurde. Bei der ersten Ankunft der Holländer in den Nordgewässern sahen sie die Wallfische furchtlos auf der Meeresoberfläche umherschwimmen und sich den Streichen der Harpunirer gewissermaßew selbst darbieten. Die einzige Schwierigkeit war nur, auf welche Weise man die getödteten Thiere fortschaffen sollte, da drei derselben ein Schiff füllten. Die Holländer kamen daher auf den Gedanken, blos den Thran und das Fischbein von der Beute zu trennen, um auf diese Weise das Erzeugniß von vielen Wallfischen in eiu einziges Schiff laden zu können. Zu diesem Ende erbauten sie das Dorf Schmeerenberg an der Bai dieses Namens, wo sich Wallfische in außerordentlicher Menge vorfanden. Hier wurden alle zum Thrankochen erforderliche Apparate aufgestellt und diese Station war während des Sommers so bevölkert, daß sie in gewissem Grade das nordische Batavia genannt werden konnte. Die Fischer fingen Wallfische ohne einige Mühe und hatten sie blos zwei bis drei englische Meilen weit nach der Küste zu schleppen, wo der Thran ausgezogen wurde. In diesem öden Winkel der Erde traf man alle Luxusgegenstände und Leckereien an, wie denn unter anderm erwähnt wird, daß man jeden Morgen warme Semmel bekommen konnte. Eine Glocke rief zu einer Mahlzeit, wie man sie unter einem südlicheren Himmelstrich kaum besser hätte finden können. Zorgdrager erzählt, daß, als er im J. 1697 in diese Bai einlief, er 188 Schiffe darin vorfand, die mit dem Ertrag von 1959 Wallfischen beladen waren.

Unter diesen günstigen Umständen wurde der Wallfischfang selbst in den Händen einer privilegirten Handelsgesellschaft eine üppig fließende Quelle des Nationalreichthums. Mit der Zeit bekam derselbe jedoch einen Stoß, den man nicht hatte vorher sehen können. Die verfolgten

Wallfische, von denen jährlich eine so große Zahl getödtet wurde, lernten nach und nach die Nachstellungen der mächtigen Mörder fürchten, welche in ihre, vormals so ruhigen Wohnsitze eingedrungen waren. Sie verließen also allmählig Schmeerenberg, zogen sich Anfangs nach der Nord-Bai zurück, flüchteten sich später in die offene See und endlich in die Nähe des die Wallfischbucht in dem grönländischen Meere begrenzenden großen Eisfeldes. Die Wallfischfänger folgten ihnen zwar überall nach, entfernten sich aber dabei immer weiter von Schmeerenberg, so daß es höchst zweckwidrig gewesen wäre, wenn man hier nach wie vor das Thrankochen hätte vornehmen wollen. Vielmehr wurde von jetzt an die noch jetzt übliche Methode befolgt, daß man von dem Wallfische den Speck und das Fischbein ausschnitt und damit direkt heimkehrte. Schmeerenberg wurde demnach gänzlich aufgegeben und alle dort aufgestellte Apparate wurden nach Holland geführt. Gegenwärtig läßt sich die Stelle kaum ermitteln, wo diese einst so blühende Niederlassung sich befand. Der Wallfischfang, der nunmehr mit größeren Gefahren verknüpft und mit geringerem Gewinn gepaart war, wurde von jetzt an in Holland freigegeben, was in dem Grade benutzt wurde, daß von jetzt an eine größere Zahl von Grönlandsfahrern, als je zuvor, aus holländischen Häfen auslief.

Die Engländer blieben mittlerweile keinesweges ruhige Zuschauer bei den gewinnreichen Unternehmungen ihrer Nachbarn. Nachdem die moskovitische Geschellschaft vom Handelsschauplatze abgetreten war, bildete sich eine ähnliche unter dem Namen; „Der nach Grönland Handeltreibende Verein Londoner Kaufleute.“ Es wurde ein Capital von 40,000 L. zusammengeschossen und dasselbe später auf 82,000 L. erhöht, obgleich nur 45,000 L. wirklich eingezahlt wurden. Allein diese Unternehmung scheiterte und sie wurde eingestellt, nachdem in einem neunjährigen Zeitraum das ganze Capital verloren gegangen

war. Elking mißt dieses unglückliche Resultat verkehrten Maßregeln bei. So wurden z. B. Schiffscapitäne ausgeschickt, welche von dem ihnen übertragenen Geschäft nicht das Mindeste verstanden; und da sie ein Fixum, statt eines Antheils am Ertrag der Reise, bekamen, so war die Folge davon, daß sie den Fischfang sehr lässig betrieben, lange auf den Küsten verweilten, sich mit der Rennthierjagd belustigten und die gemachte Beute zu ihrem eignen Nutzen verwendeten. Das Scheitern des letzten Schiffs der Gesellschaft, mit dem Thran und Fischbein von elf Wallfischen am Bord, beschleunigte ihren Sturz.

Die gesetzgebenden Behörden, die es verdroß, daß dieser, benachbarte Nationen bereichernde Handel in den Händen von Britten so unfruchtbar war, verdoppelten ihre Aufmunterungen und hoben alle Abgaben von dem Ertrag des von England aus betriebenen Wallfischfanges auf. Auf diese Weise begünstigt und durch die Vorstellungen Elkings aufgemuntert, beschloß die Südsee-Compagnie, in jenem Unternehmen einen großen Theil ihres Capitals anzulegen. Im J. 1725 ließ sie zwölf große und starke Schiffe bauen und mit Tauwerk, Fässern und Fischereigeräthschaften vollständig ausrüsten. Diese Schiffe liefen im Frühjahre aus und kehrten mit fünf und zwanzig Wallfischen zurück. Hierdurch wurden zwar die Aurüstungskosten nicht gedeckt, indessen war dies doch immer kein schlechter Anfang zu nennen und gab der Hoffnung zu besseren Resultaten Raum. Im Jahre 1730 wurden zwei und zwanzig Schiffe ausgesandt; diese kehrten blos mit zwölf Wallfischen zurück, veranlaßten dadurch für dieses Jahr einen Ausfall von fast 9000 Pf. St., und wenn gleich in dem folgenden Jahre die Expedition etwas besser ausfiel, so gab doch die Compagnie, nachdem sie in acht Jahren eine unermeßliche Summe ohne Hoffnung des Ersatzes ausgegeben hatte, den Wallfischfang endlich ganz und gar auf.

Trotz dieser wiederholten Vereitelung der Hoffnungen, ließ die Regierung in ihrem Eifer nicht nach. Im J. 1732 wurde jedem über 200 Tonnen haltenden, zum Wallfischfange verwendeten Schiffe eine Prämie von 20 Schillingen Sterling ausgesetzt, und dieselbe, nachdem man sich von ihrer Unzulänglichkeit überzeugt hatte, im J. 1749 auf 40 Schillinge erhöht. Hierdurch wurde endlich der gewünschte Zweck erreicht. Im J. 1752 belief sich die Zahl der von England und Schottland — welches seit 1750 ebenfalls Theil an dem Wallfischfang genommen hatte — ausgesandten Schiffe auf 40, und im Jahr 1755 auf 82, wie denn überhaupt das ganze Unternehmen einen immer bessern Fortgang nahm. Dies veranlaßte die gesetzgebenden Behörden, im J. 1777, nachdem bis 1769 die Nation damals die beträchtliche Summe von 600,000 Pf. St. zur Aufmunterung des Wallfischfanges bezahlt hatte, die Prämie auf 30 Schillinge zu reduciren. Allein die Folge davon war eine schnelle Verminderung der Grönlandsfahrer; die Prämie von 40 S. mußte wiederhergestellt werden, und von jetzt an kam der von Großbritannien aus betriebene Wallfischfang so in Flor, daß, nachdem 1786 die ausgezahlten Prämien die Höhe von 1,266,000 Pf. St. erreicht hatten, im J. 1787 eine Reduction bis auf 30, im J. 1792 auf 25, und 1795 auf 20 S. vorgenommen werden konnte, ohne Nachtheile mit sich zu führen. Jenen Flor verdankte man mehreren besonderen Umständen, namentlich dem, daß Holland, wegen des Krieges, in den es mit England nach der französischen Revolution verwickelt wurde, seinen Wallfischfang auf 20 Jahre einstellen mußte. Die von Großbritannien sind auch gegenwärtig die bedeutendsten.

Bevor wie zu der Beschreibung des beim Wallfischfang zu beobachtenden Verfahrens übergehen, halten wir es für geeignet, hier einiger Versuche zu erwähnen, welche zur Gründung von Colonien auf den öden Küsten des

Polarmeers und zu dem Zwecke, die Fischerei um so wirksamer zu betreiben, gemacht worden sind.

Im J. 1633 entwarfen die Holländer den Plan zu einer Ansiedelung auf der Nordküste von Spitzbergen. Zu diesem Ende wurden sieben dazu freiwillig sich stellende Seeleute an der Nordbai am 30. August zurückgelassen und diese hatten sich anheischig gemacht, nicht blos den Winter über hier zu verweilen, sondern sich mit frischen Lebensmitteln während dieser Zeit selbst zu versehen. Sie besuchten die benachbarten Küsten, fingen drei Rennthiere und eine Anzahl Seeschwalben und sammelten zugleich eine große Quantität Wasserkresse. Sie hätten gern auch einen Wallfisch gefangen, was ihnen jedoch nicht gelang. Am 3. Oct. begannen sie die starke Kälte des Klima's zu fühlen nnd sahen um dieselbe Zeit unzählige Schaaren von Vögeln nach dem Süden wandern. Am 13. gefror in einem Fasse das Bier drei Zoll dick. Am 15. konnten sie von einer Anhöhe aus blos noch einen kleinen Theil der Sonnenscheibe am Horizont sehen und nach einigen Tagen verschwand die Sonne völlig und ließ blos ein, allmählig erlöschendes Zwielicht zurück. Im November stieg die Kälte auf den höchsten Grad, so daß die Seeleute das Innere der Hütte, die sie erbaut hatten, nicht erwärmen und selbst in den Betten nur einigermaßen dadurch warm werden konnten, daß sie dieselben unmittelbar an das Feuer stellten. Am 22. Januar wurden sie durch ein, täglich 6 Stunden währendes Zwielicht, und am 22. Februar von einem Berggipfel aus durch den Anblick eines Theils der Sonnenscheibe erfreut. Während dieser ganzen Zeit hatten sie furchtbare Kämpfe mit Eisbären zu bestehen gehabt. Am 3. März brachten sie einem dieser Thiere zwei Schußwundeu bei, und während es beschäftigt war, die Kugeln mit seinen Tatzen aus den Wunden zu graben, drangen sie alle sieben mit ihren Lanzen auf dasselbe ein. Der Bär sprang auf einen von ihnen zu, riß ihm die Lanze aus den Händen und war im

Begriff, ihn zu verschlingen, als ein anderer Matrose ihn angriff und seine Beute fahren zu lassen zwang. Uebrigens gelang es ihm, zu entkommen.

Am 27. Mai wurden die sieben Männer, welche den harten Winter, ohne vom Skorbut befallen zu werden, überstanden hatten, durch den Anblick eines Botes freudig überrascht, und dieses brachte sie nach einer benachbarten Bucht, wo sieben holländische Grönlandsfahrer lagen. Den vielen Körperbewegungen, welche jene Seeleute bei jeder Gelegenheit sich gemacht, hatten sie ohne Zweifel die Erhaltung ihrer Gesundheit hauptsächlich zu verdanken.

Das Gelingen dieses ersten Versuches veranlaßte im folgenden Jahre einen zweiten, zu dem sich sieben andere Matrosen bereit erklärten aber die dazu erforderliche Charakterstärke und Ausdauer keineswegs besessen zu haben scheinen. Sie waren mit Lebensmitteln und dem Anscheine nach auch mit allen übrigen, die Ueberwinterung erleichternden Mitteln versehen, und dies mag wohl ihre Läßigkeit, sich selbst frische Lebensmittel zu verschaffen, hauptsächlich veranlaßt haben. Nachdem am 20. Oct. die Sonne sie verlassen hatte, sperrten sie sich in ihre Hütte, und scheinen fast nie aus derselben hervorgekrochen zu sein. Die Folge davon war, daß nach wenigen Wochen der Skorbut in seiner bösartigsten Gestalt sich einfand und bald drei zum Opfer sich erkor. Die übrigen schleppten ihr Leben noch bis gegen Ende Februars, jedoch auf eine höchst traurige Weise hin, wie aus dem bis nahe vor ihr Ende fortgeführten Tagebuche hervorgeht. Die letzten Zeilen in diesem Tagebuche lauten wie folgt: „Wir sind alle vier auf unseren Betten hingestreckt und noch am Leben; und wir möchten gern essen, wenn nur einer von uns im Stande wäre, aufzustehen und ein Feuer anzuzünden. Wir flehen den Allmächtigen mit gefaltenen Händen an, uns aus diesem Leben zu befreien, welches zu verlängern, ohne Nahrung oder irgend etwas zum Erwärmen unserer er-

frorenen Gliedmaßen, eine Unmöglichkeit ist. Niemand von uns vermag dem Andern zu helfen, Jeder muß sein eigenes Leiden tragen." — Nicht lange darauf erschienen die auf den diesjährigen Fischfang ausgeschickten holländischen Grönlandsfahrer, und alsbald eilten Mehrere von den Mannschaften nach der Hütte, welche sie als ein Grab vorfanden. Drei Personen lagen in den für sie verfertigten Särgen, und zwei der übrigen in ihren Betten, so wie zwei andere auf einem Stück Segeltuch an der Erde leblos hingestreckt. Die unglücklichen mußten unter furchtbaren Zuckungen gestorben sein, da ihre Kniee bis an das Kinn sich gezogen hatten.

Die Holländer machten um dieselbe Zeit einen Versuch zur Gründung einer Colonie auf Jan Mayen's Land, allein mit dem nämlichen unglücklichen Erfolg. Das von den beklagenswerthen Opfern dieſs Versuchs geführte Tagebuch enthält außer einer genauen Angabe des Wetters wenig Bemerkenswerthes.

Weitere Versuche, Spitzbergen zu colonisiren, wurden damals nicht gemacht. Das nächste Beispiel einer Ueberwinterung auf diesen Küsten wurde durch die Nothwendigkeit und einen Unglücksfall erheischt. Ein im Jahre 1734 auf den Wallfischfang ausgesandtes russisches Schiff gerieth nämlich durch Stürme an die Ostküste von Spitzbergen und saß bald im Eise fest. Einer von der Mannschaft erinnerte sich, daß in früherer Zeit von einigen seiner Landsleute eine Hütte in der Nähe errichtet worden sei, und er begab sich mit drei Gefährten ans Land, um sie aufzusuchen, sofern man ihrer auf den Fall einer Ueberwinterung bedürfen sollte. Die Hütte wurde gefunden, die vier Russen eilten am folgenden Morgen ihren Gefährten am Bord diese Nachricht mitzutheilen, allein das Schiff war nicht mehr zu sehen und ließ sich auch später nicht wieder blicken. Wahrscheinlich war es untergegangen, da man nie wieder etwas hörte. Die vier verlassenen Seeleute befanden sich natürlicher Weise in einer höchst trau-

rigen Lage, gaben sich jedoch keineswegs der Verzweiflung hin, sondern strengten nur um so mehr ihre ganze Erfindungskraft an, um sich ihre Existenzmittel hier zu sichern. Sie hatten ein Gewehr und etwas Pulver und Blei bei sich; sie schossen zwölf Rennthiere, und als keine Ammunition mehr vorhanden war, verfertigten sie sich Piken, an die sie Stücke Eisen, welche sie zufällig gefunden hatten, als Spitzen setzten; überfielen, und tödteten nach einem furchtbaren Kampfe einen Eisbär, aus dessen Eingeweiden sie Bogensehnen verfertigten, während sein Fleisch ihnen zur Nahrung und seine Haut zur Bekleidung diente, und so in der Enedeckung neuer Hülfsmittel fortschreitend, gelang es ihnen, in dieser traurigen Einöde sechs Jahre hindurch ihr Leben zu fristen und sich, vermöge ihrer fortwährenden, durch die Nothwendigkeit gebotenen Körperbewegungen stets in einem erwünschten Gesundheitszustande zu erhalten. Sie tödteten 10 Eisbären, 250 Rennthiere und eine Menge Füchse während dieses sechsjährigen Zeitraums, gegen dessen Ende übrigens einer der Ihrigen starb. Die ihn Ueberlebenden wurden jetzt von der Besorgniß erfüllt, ihm in dieser Wildniß mit der Zeit nachfolgen und der letzte von ihnen ein Raub der Bären werden zu müssen. Plötzlich aber, am 15. August 1748, bekamen sie ein Schiff zu Gesicht, welches als ein russisches sich auswies, sie an Bord nahm und heim führte. — Das von ihnen unfreiwillig gegebene Beispiel ist später von ihren Landsleuten häufig befolgt worden, von denen mehrere auf Spitzbergen regelmäßig überwintert und fast dieselbe Lebensweise wie ihre Vorgänger beobachtet haben. Der Hauptzweck dabei ist der Wallroß- und Seehundsfang gewesen.

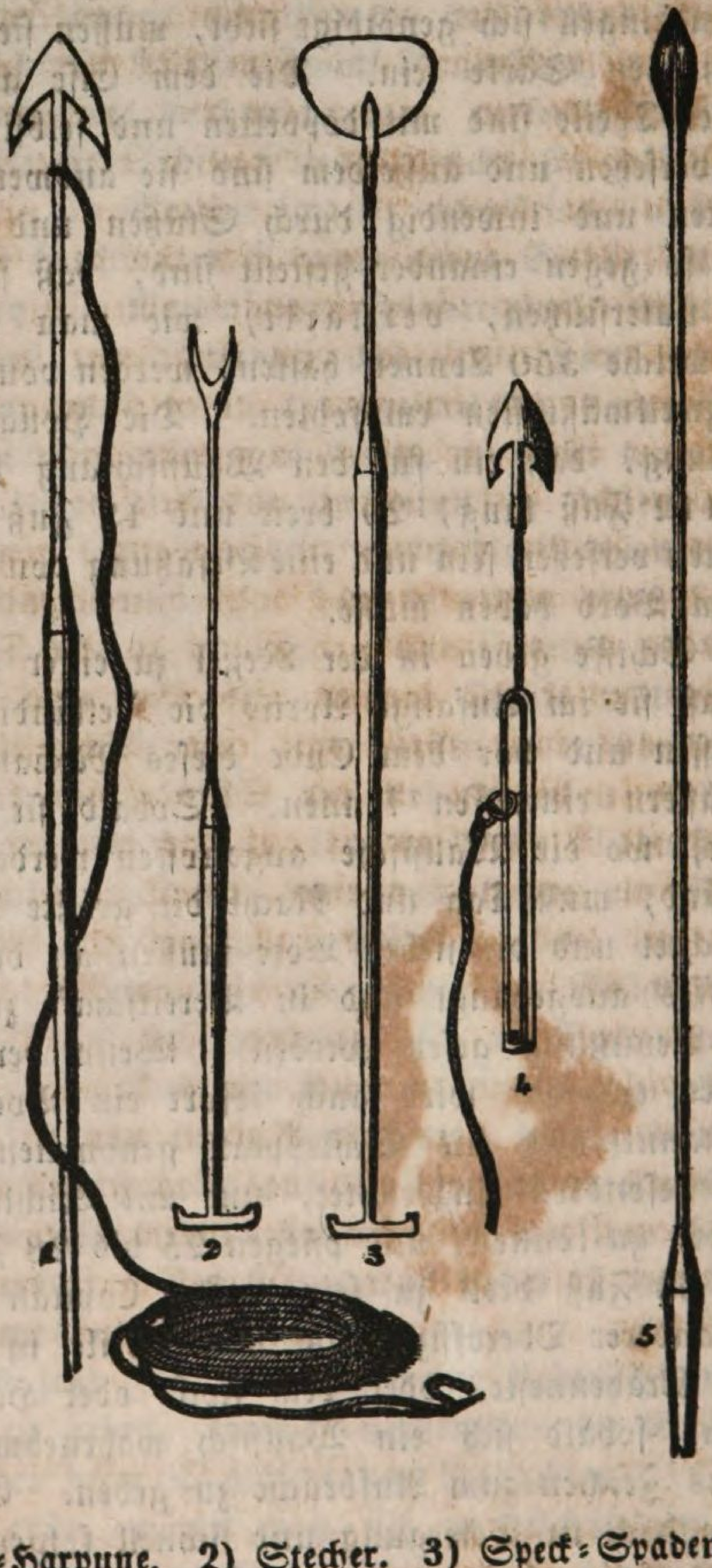
Es ist jetzt Zeit eine allgemeine Uebersicht von dem Verfahren zu geben, welches namentlich die Britten und die Holländer beim Wallfischfange beobachten.

Das erste, womit man sich zu beschäftigen hat, ist ein dem Zwecke angemessenes Schiff. So lange der Wall-

fischfang noch in Buchten oder am äußeren Rande der Eisfelder betrieben wurde, genügten Fahrzeuge von leichter Bauart; jetzt aber, wo man bis in das Herz der Eisgefilde vorzudringen sich genöthigt sieht, müssen sie von einer eigenthümlichen Särke sein. Die dem Eise am meisten ausgesetzten Theile sind mit doppelten und selbst dreifachen Planken versehen und außerdem sind sie auswendig durch Eisenplatten und inwendig durch Stützen und Kreuzbalken, die so gegen einander gestellt sind, daß sie sich gegenseitig unterstützen, verstärkt, wie man es nennt. Schiffe, welche 350 Tonnen halten, werden von Scoresby als die zweckmäßigsten empfohlen. Die Holländer sind der Meinung, daß ein für den Wallfischfang bestimmtes Schiff, 112 Fuß lang, 29 breit und 12 Fuß tief, mit sieben Böten versehen sein und eine Besatzung von 40—50 Mann am Bord haben müsse.

Die Schiffe gehen in der Regel zu einer Zeit unter Segel, daß sie im Anfange Aprils die shetländischen Inseln verlassen und vor dem Ende dieses Monats in den Polargewässern eintreffen können. Sobald sie auf den Stationen, wo die Wallfische angetroffen werden, angekommen sind, muß Tag und Nacht die größte Wachsamkeit beobachtet und die sieben Böte müssen an den Seiten des Schiffes ausgehängt und in Bereitschaft zu augenblicklicher Benutzung gesetzt werden. Wenn der Zustand der See es erlaubt, wird auch sofort ein Boot ausgesetzt, bemannt und ins Schlepptau genommen. Diese Böte sind besonders eingerichtet, um mit Leichtigkeit bewegt werden zu können; und pflegen 25 bis 28 Fuß lang und etwa $5\frac{1}{4}$ Fuß breit zu sein. Der Capitän oder irgend ein anderer Oberoffizier sitzt mittlerweile in dem sogenannten Krähenneste, oder dem Fock- oder Hauptmastkorbe, um, sobald sich ein Wallfisch wahrnehmen läßt, sogleich das Zeichen zum Aufbruche zu geben. Ein Boot setzt sich sogleich in Bewegung und schnell folgen andere. In jedem derselben befindet sich ein Harpunirer nebst einem

oder zwei Gehülfen, so wie mehrere, an verschiedenen Stel-
len aufgeschossene, jedoch durch Knoten mit einander ver-



1) Hand-Harpune. 2) Stecher. 3) Speck-Spaden. 4) Harpune zum Abschießen. 5) Lanze.

bundene Taue von ungeheuerer Länge, gewöhnlich über 4000 Fuß, an deren einem Ende sich die Harpune (Fig. 1) befindet, ein Instrument, welches nicht zum Durchbohren oder Tödten des Wallfisches, sondern zum Befestigen in seinem Körper und zum Verhüten seines Entkommens bestimmt ist. Eins der Böte nähert sich nunmehr, jedes noch so geringe Geräusch vermeidend, dem Thier und nimmt bisweilen einen Umweg, um es von hinten anzugreifen. Sobald man in eine gewisse, mit der Sicherheit verträgliche Nähe herangekommen ist, wirft der Harpunirer jenes Instrument dem Ungeheuer in den Rücken *). Dies ist ein kritischer Moment; denn oft macht dieses mächtige Thier, sobald es sich verwundet fühlt, heftige konvulsivische Bewegungen und peitscht die Meeresoberfläche mit seinem furchtbaren Schwanze, von dem ein Schlag zum Zertrümmern eines Bootes hinreichend ist. Gewöhnlich aber eilt er in rascher Flucht in die Tiefen des Meeres oder unter die dicksten Eisfelder und Eisberge. Während er auf diese Weise mit einer Schnelligkeit von 8 — 10 engl. Meilen in der Stunde sich fortbewegt, muß die größte Aufmerksamkeit auf das mit der Harpune verbundene Tau gewendet werden, damit es nicht in Unordnung geräth und in diesem Fall Boot und Mannschaft mit sich unter Wasser reißt. Dem ersten Boote muß sogleich ein zweites folgen, auf den Fall, daß der erste Tauvorrath nicht hinreichen sollte, was dadurch bezeichnet wird, daß man zwei oder drei Ruderriemen in die Höhe hält. Es wird dann wohl auch das Tau schnell um einen Zapfen auf dem Bootsrande ein- oder zweimal geworfen, damit es weniger rasch ablaufe. Hierbei läuft freilich das Boot oft Gefahr, auf der einen Seite gänzlich unter Was-

*) Die Harpune wird auch bisweilen aus einer besondern Art Kanone abgeschossen und in diesem Fall das Fig. 4. bezeichnete Instrument gebraucht, welches indeß nicht im allgemeinen Gebrauch gekommen zu seyn scheint.

ser gezogen zu werden, und die Friction ist so stark, daß fortwährend Wasser auf den Zapfen gesprengt werden muß, damit er nicht verbrenne. Kommt nicht schnell genug Hülfe und sieht man ein, daß das Tau, ehe ein neuer Vorrath anlangt, abgelaufen sein wird, so bleibt nichts weiter übrig, als es zu kappen, wodurch nicht blos der Wallfisch, sondern auch die Harpune und der ganze Tauvorrath verloren geht.

Sobald der Wallfisch getroffen ist und forteilt, wird in dem Boote eine Flagge aufgezogen, als Zeichen für die übrige Mannschaft auf dem Schiffe. Die Wache auf dem Verdeck stampft alsbald heftig mit dem Fuße über dem Schlafraum der Besatzung und ruft mit lauter Stimme hinab? „Ein Waal, ein Waal!" (holl. val, was zugleich die Eile bezeichnet, mit der die Matrosen in die Böte sich stürzen). Diejenigen welche dadurch aus dem Schlafe geweckt sind, dürfen sich nicht die Zeit nehmen, sich gehörig anzukleiden, sondern eilen halbnackt in eine Atmosphäre, in der die Temperatur oft unter Null steht, und mit ihren Kleidern unterm Arm in die Böte, wo sie solche erst anlegen. Der Tumult ist in solchen Augenblicken so groß, daß Unerfahrene oft laut aufgeschrien haben, indem sie geglaubt, das Schiff gehe unter; ja, es ist neuerdings ein Fall vorgekommen, daß Jemand von einem so panischen Schrecken befallen wurde, daß ihn auf der Stelle der Schlag rührte.

Wie lange der Wallfisch nach seiner Flucht unter dem Wasser bleibt, läßt sich nicht vorherbestimmen, da der Zeitraum verschieden ist, den jedoch Scoresby auf eine halbe Stunde im Durchschnitt anschlagen zu können glaubt. Durch die Nothwendigkeit, zu athmen, getrieben, erscheint er, oft in großer Entfernung von der Stelle, wo er von der Harpune getroffen worden ist, wieder an der Wasseroberfläche und zwar in einem Zustande großer Erschöpfung, welche Scoresby dem starken Drucke einer 7 — 800 Faden tiefen Wassermasse beimißt. Sämmtliche Böte haben

mitterweile nach allen Seiten hin sich ausgebreitet, damit doch eins derselben wenigstens gegen 200 Ellen von der Stelle des Auftauchens sich befinde und man das Thier aufs Neue mit einer oder zwei Harpunen verwunden könne, bevor es, was auf wenige Minuten zu geschehen pflegt, wieder unter Wasser sich begiebt. Bei seinem zweiten Wiedererscheinen wird ein allgemeiner Angriff auf den Fisch mit Lanzen (Fig. 5.) gemacht, die man in die empfindlichsten Theile des Körpers zu stoßen sucht. Blut mit Thran vermischt strömt in reichem Maße aus seinen Wunden und Luftlöchern und färbt auf eine große Strecke im Umkreise das Meer. Das Thier wird nun immer erschöpfter; jedoch ist der Todeskampf oft furchtbar und das Peitschen der Wellen mit dem Schwanze verursacht ein Getöse, welches in einer Entfernung von mehreren englischen Meilen gehört werden kann. Endlich, völlig überwältigt und erschöpft, legt es sich auf die Seite oder den Rücken und verscheidet. Die im Boote aufgesteckte Flagge wird dann eingezogen, und drei laute Hurrahs ertönen aus sämmtlichen Böten. Der Fischschwanz wird durchbohrt, ein Tau durch das Loch gezogen und hierauf unter lärmendem Freudengeschrei die ungeheure Körpermasse an die Seite des Schiffes bugsirt.

Die nächste Arbeit, zu der nunmehr geschritten wird, ist das Ausschneiden des Specks und Fischbeins, was, wenn die ganze Mannschaft dazu verwendet wird, in etwa vier Stunden vollbracht werden kann, obgleich eine weit längere Zeit erforderlich ist. Der Capitän geht umher und reicht jedem Matrosen ein tüchtiges Glas Branntwein und eine doppelte Ration den Hauptpersonen, welche Speckkönige (holl. speck — konings) genannt werden, und die den Speck und das Fischbein in Empfang zu nehmen und im Schiffsraume zu verpacken haben. Eine andere wichtige Person ist der Speckausschneider, der die obere Leitung beim Ausschneiden hat. Bei dieser Operation wird zunächst ein kreisförmiger Schnitt zwischen dem Nacken und den

Floßfedern des Thieres gemacht und dieser bildet den Centralpunkt für die übrigen Operationen. Auch wird daran eine Winde befestigt, um den todten Körper desto leichter nach allen Seiten drehen zu können. Die Harpunirer beginnen jetzt unter des Speckausschneiders Leitung mit einer Art Spaden (Fig. 3) und großen Messern lange parallele Schnitte von einem Ende zum andern zu machen, und diese Streifen werden dann in Stücke von der halben Länge eines Fasses geschnitten, und auf das Verdeck gebracht, wo sie in noch kleinere Theile zerschnitten und von zwei Speckkönigen verpackt werden. Schließlich noch mehr zerstückelt, werden sie in Fässer gelegt und das Verpacken wird mittelst des Instruments No. 2 vollendet. Sobald die Ausschneider mit dem über die Wasseroberfläche sich erhebenden Theil des Thieres fertig sind, der nicht mehr als ein Viertel oder ein Fünftel des Ganzen beträgt, wird die Winde in Bewegung gesetzt und ein anderer Theil des Körpers nach oben gebracht, und auf diese Weise fährt man fort, bis sich kein Speck mehr vorfindet. Nachdem nun auch das Fischbein an Bord geschafft worden ist, wird der übrige Theil des Wallfisches, der aus Fleisch und Muskelsubstanz besteht, den Wellen oder vielmehr Schaaren von Raubvögeln und Haifischen, die sich längst auf die Lauer gestellt haben, preisgegeben. So lange die holländische Niederlassung in Schmeerenberg noch blühte, wurde der Speck dort sogleich in Thran verwandelt, nachdem aber die Fischereistationen fern von dort verlegt worden waren, mußte er nothwendiger Weise in Fässer verpackt und nach holländischen oder brittischen Häfen gebracht und dort gekocht werden.

Der glückliche Ausgang des Fischfangs wird durch die Gegend bedingt, in der sich Wallfische aufhalten. Als die vortheilhaftesten Stellen im grönländischen Meere sind diejenigen betrachtet worden, welche sich am Rande der dieses Meer größtentheils bedeckenden unermeßlichen Eisfelder befinden. Wird in offener See ein Wallfisch mit

der Harpune verwundet und er taucht unter, so hat er einen weiten Umkreis, in welchem er wieder auftauchen kann, und bevor man sich ihm zum zweitenmale zu nahen im Stande ist, kann er aufs Neue untertauchen und auf diese Weise endlich entkommen. Dagegen muß er, wenn er sich unter Eisfelder geflüchtet hat, stets wieder nach dem Rande zurückkehren, und der Kreis, in dem er sich bewegen kann, ist bei weitem kleiner, als in der offenen See. Nur dann ist hier der Angriff gegen ihn schwieriger, wenn sich in dem Eisfelde hin und wieder Oeffnungen befinden, wo der Wallfiisch nach der ersten Flucht aufzutauchen pflegt. Denn er gewinnt gewöhnlich Zeit, zu entkommen, bevor man über das Eis in seine Nähe kommen kann. Fast noch größer sind die Gefahren oder wenigstens die Beschwerden, wenn der Wallfisch sich unter dünnes Eis flüchtet und in der Mitte der Fläche Löcher zum Luftholen macht; denn über dieses Eis kann man in der Regel weder gehen, noch durch dasselbe mit Böten vordringen.

Die mit dem Wallfischfang verknüpften Gefahren, selbst wenn man mit der größten Behutsamkeit zu Werke geht und sich die erfahrensten Seeleute am Bord der Schiffe befinden, sind häufig und mannigfaltig.

Die größte Gefahr ist vorhanden, wenn das Schiff vom Eise eingeschlossen, oder gar von den großen Eisbergen zertrümmert wird. Wir wollen von mehreren Schiffbrüchen, welche holländische Fahrzeuge erlitten haben, hier folgende als die merkwürdigsten, erzählen.

Didier Albert Raven wurde im Jahre 1639 am Rande der Spitzbergenschen Eismassen von einem furchtbaren Sturme überfallen. Obgleich das Schiff sich heftig bewegte, so gelang es ihm doch, dasselbe von der großen Eisbank frei zu machen, und er hielt sich bereits völlig sicher, als er zwei ungeheure Eisberge vor sich erblickte, auf die der Wind mit unwiderstehlicher Kraft das Schiff lostrieb. Er versuchte dadurch, daß er alle Segel auf-

spannte, das Schiff durch die Massen zu zwingen, allein dieser Versuch endigte mit einem fürchterlichen Stoß, den das Fahrzeug erhielt und der die drohende Gefahr des Versinkens herbei führte. Es wurden sogleich die Masten gekappt, da aber jene Gefahr dennoch nicht beseitigt schien, so wurden zwei Böte ausgesetzt, alsbald wurden diese überfüllt und versanken mit allen darin befindlichen Personen. Die Lage derjenigen, welche sich noch auf dem Schiffe befanden, wurde mit jedem Augenblick verzweifelter. Da das Vordertheil tief im Wasser lag und der Kiel fast perpendikulär aufrecht stand, so hielt es äußerst schwer, sich in der Art fest zu halten, daß man nicht ins Wasser fiel. Mehrere von der Mannschaft waren auf einen Mast geklettert, dieser brach, stürzte ins Meer und ließ sie das Schicksal ihrer unglücklichen Kameraden in den Böten theilen. Endlich lös'te sich auch das Hintertheil vom Schiffe ab und führte abermals mehrere Matrosen in den Tod. Die sie Ueberlebenden klammerten sich an den übrigen Trümmern fest, bald aber wurde einer nach dem andern durch die Gewalt der Wellen fortgespült, während Andere halbtodt vor Frost und außer Stande, an den Tauen und Ankern sich fest zu halten, gleichfalls ins Meer sanken. Die 86 Mann starke Besatzung war bereits bis auf 29 Personen reducirt, als plötzlich das Wrack seine Lage veränderte und eine solche annahm, die jenen Personen eine bequemere Stellung auf demselben verlieh. Mittlerweile wurde auch die See ruhiger und während einer jetzt erlangten kurzen Rast bekamen Alle eine außerordentliche Neigung zum Schlafe, die jedoch lediglich eine Folge der übermäßigen Kälte war und Mehrere in einen Schlaf versinken ließ, aus dem sie nicht wieder erwachten. Ein Mann unternahm es, ganz gegen den Rath des Capitäns, eine Flöße zu erbauen, die jedoch, nachdem sie kaum die Wellen berührt hatte, zum Glück von ihnen verschlungen wurde. Das Wrack hatte in der Nacht abermals mit einem heftigen Sturme zu kämpfen, und die Leiden der Mannschaft,

vermöge der Kälte, des Hungers und eines brennenden Durstes, waren der Art, daß der Tod in allen Gestalten sie zu umringen schien. Glücklicher Weise wurde am folgenden Morgen ein Schiff wahrgenommen, welches die noch vorhandenen zwanzig Unglücklichen, nachdem diese 48 Stunden hindurch mit den furchtbarsten Drangsalen zu kämpfen gehabt hatten, an Bord nahm und so ihr Leben rettete.

Im Jahre 1670 wurde der „Blecker", Capitän Pit, mit solcher Heftigkeit gegen das Eis getrieben, daß im Nu die ganze Takelage zusammenstürzte. Gleich darauf verließen 29 Mann das Schiff und ereilten, von einer Eisscholle auf die andere springend, die feste Haupteismasse. Der Capitän blieb mit sieben Mann am Bord und versuchte dem Schiffe einen Weg zu bahnen; allein bald erhielt dasselbe einen abermaligen Stoß, und so mußten diese acht Personen, während eines so heftigen Schneegestöbers, daß einer kaum den andern sehen konnte, sich in ein Boot und durch die Eisschollen nach jenem Eisfelde wagen, welches sie mit Hilfe ihrer dort befindlichen Gefährten, auch endlich erreichten. Hier warteten nun Alle zwölf Stunden lang vergebens auf Erlösung, worauf sie sich ihren Böten anvertrauten und nach einem abermaligen zwölfstündigen Zeitraum ein holländisches Schiff entdeckten und von diesem an Bord genommen wurden.

Capitän Bille verlor im Jahre 1675 ein reich beladenes Schiff, welches plötzlich versank, worauf die Mannschaft in ihren Böten vierzehn Tage lang auf dem Meere umhertrieb, bevor sie ein anderes Schiff entdeckte. Außer jenem scheiterten in dem genannten Jahre dreizehn Schiffe in den grönländischen Gewässern. Drei Jahre später verlor Capitän Bille ein zweites Schiff durch ein furchtbares Zusammenstoßen mit dem Eise, und die Mannschaft hatte eben noch Zeit, sich auf ein Eisfeld zu flüchten. Um dieselbe Zeit und ganz in der Nähe erhielt ein anderes Fahrzeug, „der rothe Fuchs" genannt, einen so entsetzlichen

Stoß, daß Rumpf und Masten fast in einem Nu verschwanden. Zum Glück gelang es auch dieser Mannschaft, auf jenes Eisfeld zu entkommen. Beide Mannschaften entwarfen verschiedene Pläne zu ihrer Rettung, ein Theil blieb an Ort und Stelle, ein anderer machte sich in Böten auf den Weg, und Allen gelang es, die Heimath zu erreichen. In dem nämlichen Jahre ging auch der „Concord" auf eine eben so plötzliche Weise unter, jedoch gelangte die Mannschaft glücklich an Bord eines benachbarten Schiffes.

Uebrigens kommen bei dem Wallfischfang nicht blos Fälle plötzlicher Gefahr und schleunigen Untergangs, sondern auch eben so häufige Beispiele einer unverhofften Rettung aus der beunruhigensten Lage vor.

Drei holländische Schiffe, die im Jahre 1676 an der Nordküste von Spitzbergen eine reiche Ladung eingenommen hatten, wurden mit einem Male so völlig vom Eise eingeschlossen, daß die Mannschaften einhellig darauf drangen, sich über das Eis fortzubegeben und irgend ein anderes Schiff aufzusuchen. Jedoch Ouvekees, der Befehlshaber eines der drei Schiffe, machte dringend auf die Pflicht aufmerksam, alles mögliche aufzubieten, um so kostbare Ladungen zu erhalten; es gelang ihm, seinen Vorstellungen Eingang zu verschaffen; nach Verlauf von zwanzig Tagen brach das Eis auf, und unsere Seefahrer hatten eine glückliche Heimreise.

Die „Dame Maria Elisabeth" war im Jahre 1769 frühzeitig nnter Segel gegangen und hatte am 30. Mai den Ertrag von vierzehn Wallfischen am Bord. Jetzt aber erhob sich ein heftiger Sturm aus Süden, der das Schiff mit Eis völlig umlagerte und ganz in der Nähe den Schiffbruch von drei Fahrzeugen, einem englischen und zwei holländischen, herbeiführte. Jenes Schiff blieb bis in den Winter hinein eingesperrt, die Mundvorräthe gingen zu Ende, so daß die Mannschaft mit Wallfischwänzen — die sich übrigens als sehr genießbar und selbst heilsam ge-

gen den Skorbut auswiesen — ihren Hunger stillen mußte, bis endlich am 12. November ein heftiger Nordwind sich erhob, das Eis aus einander trieb und so das Schiff in die offene See gelangen ließ.

Das Jahr 1777 gehört zu denen, wo alle mit dem Wallfischfang verknüpfte Wechselfälle nach dem größten Maßstabe vorgekommen sind. Capitän Broerties, Befehlshaber des „Guillamine", gelangte am 22. Juni des genannten Jahres an die große nordische Eisbank, wo er fünfzig Schiffe, die an das Eis befestigt waren und dann Mannschaften sich mit dem Fischfang beschäftigten, antraf. Er machte einen glücklichen Anfang, indem er noch dernämlichen Tag einen großen Wallfisch fing. Am folgenden Tage aber trieb ein Sturm das Treibeis mit solcher Gewalt heran, daß 27 Schiffe eingeschlossen und zehn derselben zertrümmert wurden. Capitän Broerties, der am 25. Juli eine scheinbare Oeffnung gewahrte, ließ sein Schiff hineinbugsiren, sah sich hier aber bald mit vier andern vollständig eingesperrt, und, da er unter diesen Umständen einen langen Aufenthalt hier vermuthete, sich genöthigt, der Mannschaft geringere Rationen zu reichen.

Am 1. August sammelte sich das Eis immermehr an und da ein heftiger Sturm es gegen die Schiffe trieb, so befanden sich diese eine geraume Zeit hindurch in der größten Gefahr. Am 20. erhob sich ein furchtbarer Sturm aus Nordost, wodurch der „Guillamine" stark beschädigt wurde, während von den übrigen vier Schiffen zwei untergingen und ein drittes einen starken Leck bekam. Die Mannschaften wurden an Bord der zwei Fahrzeuge genommen, die noch flott geblieben waren, aber nicht wenig dadurch belästigt wurden. Am 25. waren die Schiffe vollständig eingefroren, und es wurden jetzt zwölf Mann abgeschickt, um Hülfe zu suchen bei vier Fahrzeugen, welche wenige Tage zuvor in eine nahe gelegene Station getrieben worden waren; allein von diesen waren mittlerweile zwei zertrümmert worden und die beiden übrigen befanden sich im beklagenswerthesten Zustande

Zwei hamburger Schiffe waren an einer etwas entfernteren Stelle auf ähnliche Weise zu Grunde gegangen. Jene bekamen bald darauf Gale Hamkes' Land auf Grönland zu Gesicht und da der Sturm sie allmählig nach Süden zu treiben fortfuhr, so ließ sich endlich Island zu ihrer Linken blicken. Zwei noch entfernter liegende, von Dirk Broer und Roel von Meyer befehligte Fahrzeuge fanden eine kleine Oeffnung, durch welche sie zu entkommen suchten. Die Mannschaften auf den im Eise eingesperrten, vorhin erwähnten Schiffe gaben bereits der Hoffnung Raum, glücklich zu entkommen, als plötzlich am 13. September ein ganzer Eisberg auf den „Guillamine" fiel. Die Leute liefen halb nackend auf die Eisfläche und vermochten kaum einen geringen Theil ihrer Mundvorräthe zu retten. Die Trümmer des Schiffes wurden bald unter ungeheuere Eismassen begraben. Von den beiden übrigen Fahrzeugen hatte das von Jeldert Janz grade ein ähnliches Schicksal erlitten, und so war nur noch das von Jans Castricum vorhanden, auf welches jetzt Alle, als auf ihren einzigen Zufluchtsort blickten. Von einer Eisscholle auf die andere springend, gelang es ihnen nicht ohne Gefahr dieses Schiff zu erreichen, wo sie, obgleich sich dasselbe in einer sehr bedrängten Lage befand, aufgenommen wurden. Beschädigt und überfüllt, mußte es gleich darauf gar noch funfzig andere Seeleute aufnehmen, nämlich die Mannschaft des „Jans Christians" von Hamburg, welches versunken war, wobei der Oberharpunirer und 12 Mann ihr Leben eingebüßt hatten. Diese zahlreichen, in dem elenden Fahrzeuge des Castricum zusammengepreßten Mannschaften hatten mit allen möglichen Drangsalen, namentlich mit dem Hunger in seiner fürchterlichsten Gestalt zu kämpfen. Alle weiteren Besorgnisse traten jedoch in den Hintergrund, als am 11. October das Schiff auf dieselbe plötzliche Weise wie die übrigen zu Grunde ging und den unglücklichen Seeleuten kaum Zeit ließ, mit den noch übrig gebliebenen Mundvorräthen auf das Eis zu flüchten. Sie sahen bald ein, daß bei

einem längeren Verweilen in dieser Einöde sie jedenfalls zu Grunde gehen würden, und beschlossen daher, sich nach der von hier aus sichtbaren Grönländischen Küste zu begeben. Nach unendlichen Beschwerden erreichten sie dieselbe und trafen hier zum Glück einige Eingeborene an, von denen sie gastfreundlich aufgenommen und mit getrockneten Fischen und Seehundsfleisch bewirthet wurden. Sie setzten nunmehr ihren Weg durch das öde Land fort, wurden bisweilen gut bisweilen karg behandelt, gelangten aber doch endlich, am 13. März, nach der dänischen Colonie Frederickshaab, wo sie die liebevollste Aufnahme fanden und sich späterhin nach Dänemark und von dort nach ihrer Heimath einschifften.

Auch der Fischfang in der Davis's Straße ist mit häufigen Schiffbrüchen gepaart gewesen. So gingen namentlich der „Royalist", Capitän Edmonds, und der „London", Capitän Mathews, jenes Schiff 1814, dieses 1817, mit Mann und Maus dort unter.

Unter den kleineren Unglücksfällen bestehen die häufigsten, darin, daß die zum Verfolgen des Wallfisches ausgesandten Böte entweder durch dicke Nebel oder Schneegestöber auf immer von dem Schiffe getrennt werden. So verlor der „Ipswich", Capitän Gordon, auf solche Weise vier bemannte Böte, von denen man nie wieder etwas vernommen hat. Auch kommt sehr oft der Fall vor, daß Böte durch die furchtbaren Schläge eines Wallfischschwanzes zertrümmert werden. So erlebte Scoresby einen Fall, wo auf diese Weise ein Boot mehrere Ellen hoch in die Luft geschleudert und die darin befindliche Mannschaft, ohne jedoch — bis auf einen Mann, der eine starke Coutusion erhielt — Schaden zunehmen, ins Wasser geworfen wurde. Im Jahre 1802 wurde, ebenfalls durch den Schlag eines Wallfisches, das Boot des „Raith" von Leith an der Labrador Küste funfzehn Fuß hoch in die Luft geworfen, die Mannschaft jedoch gerettet. (S. d. Titel-Vignette)

Die Mannschaft von Scoresby dem Aeltern hatte

im Jahre 1807 einen Wallfisch verwundet, der binnen kurzen wieder auftauchte, jedoch mit so gewaltsamen Bewegungen, daß Niemand sich ihm zu nähern wagte. Der Capitän unterzog sich darauf der Gefahr selbst und schleuderte eine zweite Harpune ab, mittlerweile aber hatte ein anderes Boot sich zu nahe heranbegeben und alsbald schlug das Thier mit seinem Schwanze so wüthend um sich, daß der in diesem Boote befindliche Harpunirer es für das Klügste hielt, auf eine nahe gelegene Eisscholle zu springen. Kaum war dies geschehen, als der Schwanz des Wallfisches grade die Stelle traf, die er verlassen hatte, und das Boot völlig zertrümmerte. Glücklicher Weise wurden auch die Uebrigen, welche sich darin befunden hatten, gerettet. Nicht immer laufen dergleichen Abenteuer so glücklich ab. So verlor der „Aimwell" von Whitby im J. 1810 drei Mann von sieben, und im J. 1812 die „Henrietta", ebenfalls von Whitby, vier Mann von sechs, in Folge des Emporschleuderns der Böte durch den Wallfisch.

Höchst gefährlich ist es, wenn Jemand von der Bootsmannschaft zwischen die Taue geräth, nachdem der Wallfisch mit der Harpune getroffen worden ist. Dies begegnete im J. 1818 einem Matrosen von der Mannschaft des „John" von Greenock: ihm wurde der Fuß fortgerissen und es mußte ihm das Bein abgenommen werden. Noch trauriger erging es einem Harpunirer von der „Henrietta" von Whitby. Er hatte einen Wallfisch mit der Harpune getroffen und sich unvorsichtiger Weise auf einen Theil des Tauwerks gestellt: ein plötzlicher Ruck des Fisches verursachte, daß sich das Tau um seinen Körper schlang. Er hatte eben noch Zeit auszurufen: „Das Tau weg! O, Himmel!" als er fast gänzlich zerrissen, über Bord gezogen und dann nie wieder gesehen wurde.

Bisweilen bringt der Wallfisch noch Gefahr, wenn man ihn bereits für todt hält. So erwähnt Scoresby eines Falls, wo ein Wallfisch offenbar todt zu sein schien, so daß er selbst heraneilte, um das Bugsirtau durch den

Schwanz des Thiers zu ziehen. Plötzlich nahm er eine ihm verdächtig scheinende Bewegung wahr; er eilte alsbald fort, und kaum war dies geschehen, als das Thier den Schwanz aufhob und mit demselben die Wasseroberfläche mit solcher Gewalt peitschte, daß man es mehrere Meilen weit umher hören konnte. Nach diesen letzten heftigen Anstrengungen legte sich der Fisch auf die Seite und starb. Aber auch selbst nach dem Tode ist nicht alle Gefahr vorüber. Bei dem Speckausschneiden fallen die Harpunirer bisweilen in das Maul des Wallfisches und gerathen in die größte Gefahr, darin zu ertrinken. Bisweilen kommt auch eine Sturzwelle und spült sie von dem Fische hinab, oder sie werden gegen einander geworfen und verwunden sich gegenseitig mit ihren Messern.

Der Wallfisch legt auf seiner Flucht oft eine außerordentliche Stärke an den Tag und führt für seine Verfolger nicht blos Gefahr, sondern auch den Verlust ihres Eigenthums herbei. So verwundete im Jahre 1812 die Bootsmannschaft der „Resolution" von Whitby einen Wallfisch am Rande eines Eisfeldes. Das Thier eilte mit solcher Schnelligkeit fort, daß das Tau von zwei Böten nicht hinreichte, sondern mit dem einen derselben unter der Wasseroberfläche verschwand. Der Wallfisch wurde nichtsdestoweniger noch mehrmals verwundet, starb jedoch nicht eher, als bis er Taue, im Ganzen von der Länge von sechs englischen Meilen, mit sich fortgezogen hatte, von denen ein Drittheil verloren ging.

Dann und wann werden aber auch die Wallfischfänger auf eine angenehme Weise überrascht. So fing die Mannschaft des „Nautilus" zwei Wallfische auf einmal, indem der eine das Tau, welches an die den andern verwundende und seinen Tod herbeiführende Harpune befestigt war, ins Maul bekommen und unwillkührlich festgehalten hatte. Ein ähnlicher Fall begegnete der Mannschaft des „Prince of Brazils" von Hull. Das Tau, mit dem der getroffene

Wallfisch forteilte, hatte sich nämlich um einen seiner Gefährten geschlungen, und auf diese Weise fing man Beide.

Wir haben hiermit nach ausführlichen und authentischen, von den Holländern und anderen Autoren früherer Zeit gelieferten Berichten, so wie nach dem schätzbaren Werke des jüngeren Scoresby eine Uebersicht des Wallfischfanges, wie er vor dem Jahre 1820 bestand, gegeben. Wir hatten indessen vernommen, daß in den letzt verflossenen Jahren die Unternehmungen in verschiedene neue Kanäle geleitet worden sind, und wandten uns daher an mehrere sachverständige Männer in denjenigen Städten, aus deren Häfen die meisten Grönlandsfahrer auslaufen; und so sind wir denn durch sie auf eine genügende Weise in den Stand gesetzt worden, die Geschichte des Wallfischfangs bis auf die neuste Zeit fortzuführen.

Eine merkwürdige Veränderung hinsichtlich der für den Fischfang ausersehenen Gewässer hat seit kurzem stattgefunden. Ueber ein Jahrhundert hindurch war der Fang auf den Raum zwischen Spitzbergen und Grönland, gewöhnlich das grönländische Meer genannt, beschränkt. Früh im achtzehnten Jahrhundert fing man an, die Davis's Straße zu besuchen und die dahin fahrenden Schiffe nahmen allmählig an Zahl zu. In diesen westlichen Gewässern war freilich die Ausbeute größer, die indessen, nach Scoresby's Ansicht, durch die längere und kostspieligere Reise und die damit verknüpften größeren Gefahren in vollem Maße aufgewogen wurde. Zu der Zeit, als Scoresby darüber schrieb, war der Fischfang im grönländischen Meere noch immer der bedeutendste und es wurden dahin zwei bis dreimal mehr Schiffe, als nach der Davis's Straße, gesandt. Seit der Zeit aber ist dort die Ausbeute auffallend geringer ausgefallen, da die Wallfische, im Laufe von zwei Jahrhunderten allmählig von der einen Stelle

nach der andern sich zurückziehend, endlich in den fernen und unzugänglichen Tiefen des Eismeers einen Zufluchtsort gesucht haben. Daher ist der Fischfang im grönländischen Meer fast ganz aufgegeben worden. Im Jahre 1829 wurde blos ein Schiff, jedoch im folgenden vier dahin gesandt. Die Grönlandsfahrer haben dafür in den westlichen Gewässern Ersatz gefunden und durch die wichtigen Expeditionen unter Roß und Parry von vielen trefflichen Stationen unter den höheren Breitengraden der Davis's- und Baffinsstraße, die bisher wenig bekannt und kaum je besucht worden waren, Kunde erhalten. Sie betreiben daher jetzt fast ausschließlich in diesen Gewässern den Wallfischfang und befolgen dabei eine von der früheren in mancher Beziehung abweichende Methode.

Die nach dieser Gegend bestimmten Schiffe gehen gewöhnlich im März, bisweilen aber auch erst in der Mitte und selbst gegen Ende Aprils unter Segel und begeben sich zu nächst an die Nordküsten von Labrador oder in die Mündung der Cumberlandstraße, um hier den sogenannten Südwest-Fischfang zu betreiben. Nachdem man hier bis gegen Anfang des Maimonats verweilt hat, segelt man nach der Ostküste der Straße und fischt aufwärts längs derselben, besonders in der Südost, in der Nordost- und in der Hingstonbai. Etwa im Juli pflegt man durch die Baffinsbai nach dem Lancastersund, auch bisweilen in denselben hinein, so wie gelegentlich eine Strecke von 20 bis 30 engl. Meilen in die Barrows Straße zu segeln. Auf der Rückfahrt fischt man längs der Westküste, wo die gesuchtesten Stationen Pond's Bai, Agnes's Monument, Home Bai und Cap Searle sind. Sind jetzt die Schiffe noch nicht mit einer vollen Ladung versehen, so verweilen sie gewöhnlich bis Ende Septembers, in einigen Fällen sogar bis spät im October. Unser Berichterstatter zu Peterhead erwähnt eines Schiffes aus diesem Hafen, welches in den letzten Tagen des Septembers noch nicht die geringste Ladung hatte; jedoch ging der Capitän mit sol-

cher Umsicht und Entschlossenheit zu Werke, daß er nach dieser Zeit fünf Wallfische fing, eine mit dem Durchschnittsertrage des Jahrs im Verhältniß stehende Ladung erhielt und bereits am 27 October in Peterhead eintraf.

Die nach dem grönländischen Meere bestimmten Schiffe gehen etwa im Anfange Aprils unter Segel und kehren häufig schon im Juli zurück, verweilen wenigstens selten über den Augustmonat hinaus auf dieser Station.

Der Fischfang in der Davis'sstraße ist stets merkwürdigen Zufällen ausgesetzt gewesen, welche in dem Maße sich vermehrt haben, als die Schiffe unter höhere Breitengrade und zwischen gefährlichere Eismassen sich gewagt. Nach einem aus Aberdeen uns zugekommenen Bericht sind untergegangen:

Im Jahre	1819	von	63	Schiffen	nicht weniger als	10
= —	1821	=	79	—	= — =	11
= —	1822	=	60	—	= — =	7

Diese Schiffbrüche sind im Allgemeinen daher entstanden, daß man von der Ostküste durch die in der Mitte der Baffinsbai sich befindende große Eismasse nach dem Lancastersunde vorzudringen gesucht hatte. Jedoch scheint man in neuerer Zeit gegen die hier drohenden Gefahren sich einigermaßen zu sichern gelernt zu haben; und so gingen im J. 1829 von 89 von britischen Häfen ausgesandten Schiffen blos vier unter.

Mehrere dieser Schiffbrüche sind mit höchst merkwürdigen Umständen gepaart gewesen. Im J. 1825 war der „Active", Capitän Gray, von Peterhead, im Exetersunde vom Eise so eingeschlossen, daß die Mannschaft genöthigt war, ihn am 1. October zu verlassen und auf anderen Schiffen heimzukehren. Im folgenden Jahre wurde es aufgesucht und man fand es unversehrt; es wurde binnen wenigen Tagen in die offene See gebracht und mit der Ladung nach Peterhead geführt.

Im J. 1826 wurde der „Dundee", Capitän Dawson, von London, unter 74° 30′ N. B. von undurchdring-

lichen Eiswällen umgeben, und zwar in der Art, daß die Mannschaft von den übrigen Schiffen keinen Beistand erhalten konnte. Um das Maaß des Uebels voll zu machen, scheiterte in der Nähe ein holländisches Schiff ganz nud gar und dessen Besatzung, 46 Mann stark, kam von allem entblößt an Bord des englischen. Die Holländer wurden vom 23. August bis zum 6. October unterhalten, worauf sie sich in ihren Böten nach der dänischen Colonie Levely auf den Weg machten; da aber diese 350 engl. Meilen entfernt war, so wurde eine glückliche Fahrt dahin sehr bezweifelt. Die Mannschaft des „Dundee" gerieth mittlerweile durch Mangel an Mundvorräthen in die äußerste Noth, jedoch gelang es ihr, einige Seehunde und Bären zu tödten, mit deren grobem Fleisch sie erfreut waren, ihr Leben fristen zu können. Am 1. Februar fingen sie einen Wallfisch und am 16. einen zweiten, und da deren todte Körper eine Menge anderer Fische herbeilockten, so erhiel ten sie aufs Neue Mundvorrath. Unglücklicher Weise abe, wurden sie in ihrer Ruhe durch große Eisberge gestört, welche, da die See umher nicht völlig zugefroren war, mit donnerähnlichem Getöse auf die das Schiff umgebenden Eisfelder lostrieben. Am 22. Februar drang ein ungeheuerer Berg gerade auf das Hintertheil des Schiffes ein, das Zusammenstoßen schien unvermeidlich zu sein, und die Mannschaft raffte ihre Kleider zusammen und rannte aufs Eis wo sie in einiger Entfernung stehen blieb. Der Eisberg rollte mit entsetzlichem Gekrach einher, zerstieß das Eisfeld in Trümmer und entzog den Blicken der Mannschaft das Schiff, welches sie nie wiederzusehen erwarteten; allein glücklicher Weise trieb er vorbei und der „Dundee" ließ sich alsbald ganz unversehrt wieder blicken — ein Schauspiel, welches mit einem dreimaligen Hurrah begrüßt wurde. Die Seeleute bekamen 75 Tage hindurch die Sonne nicht zusehen und hatten während dieser Zeit die grimmigste Kälte auszustehen, und sie würden umgekommen sein, wenn ihnen die Trümmer des gestrandeten holländischen

Schiffes nicht Brennmaterial dargeboten hätten. Endlich setzte sich die große Eismasse sammt dem Schiffe nach Süden in Bewegung und führte das Fahrzeug über elf Grad (von 74° 30 bis 63°) oder etwa 800 engl. Meilen weit bis nahe an die Mündung der Davis's-Straße, worauf dasselbe bald darauf, nämlich am 1. April, mit einem Grönlandsfahrer aus Hull zusammentraf und auf die bereitwilligste Weise mit den Mitteln zur Heimreise versehen wurde.

Am 15. März 1826 ging der „Jean", mit nur 28 Mann Besatzung, die jedoch später in Lerwick durch 23 Schotländer verstärkt wurde, von Peterhead auf den Wallfischfang aus. Vermöge des Aufenthalts in Lerwick traf das Schiff erst den 14. April in dem westlichen Theil des grönländischen Meeres unter 68° N. B., ein und es wurde sogleich, und zwar mit glücklichem Erfolge der Seehundsfang betrieben. An einem einzigen Tage tödtete man 1138 und in fünf Tagen überhaupt 3070 Seehunde. Uebrigens machte diese Scene einen unangenehmen Eindruck. Die getödteten Seehunde waren fast sämmlich junge, denen die Erfahrung der Alten fehlte und die daher bei der herannahenden Gefahr ruhig liegen blieben, statt, sich wie diese sogleich ins Wasser zu stürzen. Ein Schlag mit der Keule tödtete sie auf der Stelle. Der Anblick nun von so vielen Geschöpfen, die einige Aehnlichkeit mit dem Menschen haben, und die mit dem Tode rangen und das Verdeck mit ihrem geronnenen Blute bedeckten, war für den Zuschauer von einigem Gefühl eben so wiederlich als betrübend. Indessen stellten sich bald ernstlichere Unannehmlichkeiten ein.

Am 18. April Morgens setzte die Mannschaft ihre bisher betriebenen Geschäfte fort, als ein um 11 Uhr sich erhebender heftiger Wind sie nöthigte, diese Arbeit einzustellen. Der Wind nahm bald an Heftigkeit zu und wurde um so gefährlicher, da zugleich ein starker Nebel sich einstellte und das Schiff von Treibeis umgeben war. Je-

doch hegte man noch keine ernstliche Besorgniß, bis um 6 Uhr Abends der Wind in einen völligen Sturm sich verwandelte und nach Verlauf von zwei Stunden das Schiff wiederholt und zwar mit Heftigkeit gegen ein Eisfeld stieß. Die Folge davon war, daß Wasser in das Fahrzeug drang, um Mitternacht durch die Pumpen nicht mehr rein gehalten werden konnte und um 1 Uhr Morgens mit Wasser gänzlich angefüllt war. Es neigte sich jetzt auf die Seite, so daß die Mannschaft in aller Eile an dem ersten, besten Gegenstande sich festzuhalten genöthigt war. Man schritt alsbald zu dem Mittel, den großen und den Fockmast zu kappen, worauf das Schiff wieder ins Gleichgewicht kam, obgleich nichtsdestoweniger unter Wasser stand, bis auf das erhobene Hinderverdeck, wo sich denn also die ganze Mannschaft sammelte und aus Segeln eine Art Zelt zum Schutz gegen die Kälte aufschlug, da sie sogar vermöge ihrer Intensität das Leben bedrohte. Diejenigen, welche Verstand besaßen und den Muth nicht sinken ließen, wußten die Gefahr durch starke Körperbewegungen abzuwenden; dagegen griffen die Schottländer, denen man vorwirft, bei solchen Gelegenheiten einer selbstsüchtigen Verzweifelung sich hinzugeben, zu dem Mittel, sich auf einen Haufen zusammenzudrängen, um auf diese Weise gegenseitig ihre Körper zu erwärmen. Diejenigen, welche in der Mitte des Haufens lagen, hatten sich, wenn gleich bei hartem Druck, so ziemlich einiger Wärme zu erfreuen, und es wurden denn auch Stöße ausgetheilt und selbst Messer gezogen, um diesen vortheilhaften Platz zu bekommen, oder zu behalten. Am 19. starb ein Schottländer an den Folgen der Kälte; am 20. ein zweiter und am 21. ein dritter, was den Uebrigen um so schmerzlicher war, als sie darin ein Anzeichen des ihnen selbst bevorstehenden Schicksals erblickten.

Am 22. ließ sich die Sonne durch Schneewolken blicken, und am 23. klärte sich der Himmel völlig auf. Die Meinungen der Mannschaft über die zu ihrer Rettung zu ergreifenden Mittel waren getheilt, und es wurden

zwei Pläne in Vorschlag gebracht. Nach dem einen sollte man sich nordwärts nach irgend einer Fischfangs-Station wenden, in der Hoffnung dort einen Grönlandsfahrer anzutreffen; nach dem andern aber die Richtung nach Island einschlagen und die Gastfreundschaft der Bewohner dieser Insel in Anspruch nehmen. Nach einigen Berathungen wurde der letztere Plan angenommen, da man auf diesem Wege am sichersten zu gehen hoffen konnte. Es wurden mehrere Tage damit hingebracht, die noch vorhandenen zwei Böte — die übrigen waren fortgespült worden — in Stand zu setzen und mit den geringen Mundvorräthen, deren man am Bord des Schiffes noch habhaft werden konnte, zu beladen.

Am 27. traten die Seeleute ihre, in mancher Beziehung gefährliche Reise an. Die Böte, die mit 47 Mann besetzt waren, lagen tief im Wasser, so daß, wenn nur einigermaßen lebhafter Wind sich erhob, die Mannschaft ihre überflüssigen Kleider und was sonst noch entbehrt werden konnte, ins Meer werfen mußte. Häufig mußten auch die Böte über Eisfelder fortgezogen werden. Endlich aber gelangte man in die offene See und segelte mit einem günstigem Winde auf Island zu. Bald erreichten die Seefahrer eine nackte, felsichte und dem Anscheine nach unbewohnte Insel, wie groß aber war ihre Freude, als sie, um ein Vorgebirge lenkend, ein Boot ihnen entgegen kommen sahen und sie von den Eingeborenen von Grimsey — so hieß diese kleine Insel — mit allen Zeichen der Gastfreundschaft und Theilnahme empfangen wurden! Sie wurden unter die halb unterirdischen Wohnungen vertheilt und von den Eingeborenen mit der dürftigen Kost, von der sie selbst sich nährten, bewirthet. Es dauerte lange, bevor man sich gegenseitig veständlich machen konnte, bis endlich der Geistliche erschien und sich mit dem Schiffswundarzte, Hrn. Cumming in der lateinischen Sprache unterhielt. Auf die Frage des Letztern, wie man am besten nach Island selbst würde gelangen können, wurde ihm gesagt, daß die In-

selbewohner die Engländer zu dem an nächsten wohnenden und in einer kleinen, freilich 68 engl. Meilen entfernten Stadt, Namens Akureyri, residirenden dänischen Gouverneur geleiten würden. Die Reise dahin wurde denn auch am folgenden Morgen, den 2. Mai, angetreten und Abends die isländische Küste erreicht. Man ruderte längs derselben, landete an verschiedenen Stellen, wurde überall gastfreundlich aufgenommen, und bekam am 4. Mai eine Gruppe unregelmäßig bebauter hölzerner Häuser zu Gesicht, welche sich, zum Erstaunen der Engländer, als die Hauptstadt dieses Inselbezirks, nämlich als Akureyri, auswies. Auch hier wurden die Schiffbrüchigen mit der menschenfreundlichsten Gastfreundschaft aufgenommen und drei Monate lang beherbergt, worauf sie ein dänisches Schiff nach Lerwick brachte. Hier wurden sie von dem englischen Kriegsschiffe „Investigator" an Bord genommen und am 5. August trafen sie in Peterhead ein. Leider! waren während ihres Aufenthalts auf Island neun der Ihrigen an den Folgen der ausgestandenen strengen Kälte gestorben.

Der Wallfischfang verdient schließlich noch von dem Handelsgesichtspunkte aus betrachtet zu werden, und in dieser Beziehung erscheint er von großer Wichtigkeit, man mag nun das darinsteckende Kapital, oder den Ertrag in Erwägung ziehen.

Die erste und hauptsächlichste Verwendung des Kapitals in diesen Unternehmungen wird durch den Bau und die Ausrüstung zweckgemäßer Schiffe in Anspruch genommen, und die auf diese Letzteren zu verwendenden Ausgaben sind verhältnißmäßig weit größer, als bei anderen Schiffen, da sie doppelt so stark sein müssen und, außer sieben Böten, eine Menge Fischergeräthschaften, Thranfässer und Taue erfordern. Scoresby weis't nach, daß der Bau und die allgemeine Ausrüstung — die besondere für jede einzelne Reise nicht gerechnet — der „Resolution von Withby, 291 Tonnen haltend, im J. 1803, 6321 Pf. St. kosteten. Im J. 1813 kostete der „Esck", von 354 Ton-

nen, ebenfalls von Whitby, mit den Ausgaben der ersten Reise, 14,000 Pf. St. Eben so viel erforderten im J. 1812 Bau und Ausrüstung eines 350 Tonnen haltenden Schiffes zu Hull. Seit dieser Zeit haben sich die Ausgaben sehr vermindert, so daß nach den im Juli 1830 aus verschiedenen Häfen uns zugegangenen Angaben gegenwärtig ein Grönlandsfahrer für etwa 8000 Pf. St. erbaut und vollständig ausgerüstet werden kann. Die Hälfte dieser Summe ist für die Schiffszimmermannsarbeit und die andere Hälfte für die Segel, das Tauwerk, die Thranfässer und die Fischergeräthschaften erforderlich.

Außer diesen ursprünglichen ersten Ausgaben nimmt jede neue Reise eine große Summe in Anspruch. Nach Scoresby's Angabe war in dieser Beziehung für den Reisebedarf der „Resolution von Whitby, im J. 1803 die Summe von 1470 Pf. St. erforderlich:

für Mundvorräthe, Kohlen u. s. w. .	769 Pf. St.
„ Assekuranz	413 „ „
„ Vorschüsse an die Mannschaft . .	288 „ „
	1470 Pf. St.

Die Angaben aus anderen Häfen weichen auf eine merkwürdige Weise ab. So werden die Unkosten in Leith zu 700 — 1200 Pf. St., in Aberdeen zu 1400 Pf. St., in Peterhead zu 1200 — 1500 Pf. St. und in Hull gar zu 2000 Pf. St. — wobei ausdrücklich bemerkt wurde, daß die Löhnung der Mannschaft nicht mit einbegriffen ist — angeschlagen. Diese Verschiedenheit beruht wahrscheinlich in den örtlichen Verhältnissen. Zu der ersten Auslage müssen übrigens noch die auf den verschiedenen Fischereistationen dann und wann veranlaßten außerordentlichen Ausgaben, so wie diejenigen für die Zubereitung der Ladung zum Verkauf gerechnet werden. Die Besoldung der Capitäns und der Harpunirer richtet sich vernünftiger Weise nach der gewonnenen Ausbeute, in dem sie von der Brutto- und Netto-Ladung einen gewissen Antheil erhalten. Auch

die Matrosen erhalten außer ihrer monatlichen Löhnung eine Gratification auf den Fall eines glücklichen Fischfangs. In Peterhead wird, wenn ein Schiff ohne Ladung heimkehrt, der ganze Verlust auf 2000 Pf. St., dagegen in Hull bei einem Schiff, welches im glücklichsten Fall 200 Tonnen hätte liefern können, auf 3500 Pf. St. ausschließlich der Assekuranzgelder, angeschlagen.

Nach diesen Angaben läßt sich ungefähr berechnen, wie groß das in dem Wallfischfang steckende Capital (in Großbritanien) ist. Wir können die Zahl der aus brittischen Häfen jährlich auslaufenden Grönlandsfahrer auf neunzig (die Gesamtzahl aber auf hundert) und die für die jährliche Ausrüstung erforderliche Summe auf die Durchschnittssumme von 3000 Pf. St. angeschlagen. Der Werth der Werften, Magazine, Thrankochereien u. s. w. beläuft sich, nach den Angaben des Hrn. Cooper im Unterhause, zu Hull auf 60 — 70,000 Pf. St., und da Hull etwa den dritten Theil des ganzen Handels dieser Art in Großbritanien in sich begreift, so kann man die ganze Summe zu 200,000 Pf. St. annehmen. Sonach stellt sich für den Belauf des eben erwähnten Kapitals folgende Berechnung heraus:

100 Schiffe à 8000 Pf. St. . .	800,000 Pf. St.
90 Reisen à 3000 Pf. St. . .	270,000 „ „
Magazine u. s. w.	200,000 „ „
Gesamtcapital	1,270,000 Pf. St.

Das Erzeugniß der Fischerei besteht in Thran nnd Fischbein, denn die übrigen Gegenstände können nicht sehr in Betracht kommen. Da der Preis jener beiden Handelsartikel sowohl in verschiedenen Perioden, wie von dem einen Jahre zum andern sehr variirt:

Im J. 1742	kostete	die	Tonne	Thran	18	Pf. St.
„ „ 1743	—	„	—	—	14	„ „
„ „ 1801	—	„	—	—	50	„ „
„ „ 1802	—	„	—	—	31	„ „

Im J. 1807 kostet die Tonne Thran 21 Pf. St.
= = 1813 — = — — 60 = =
= = 1814 (ein glückliches Fischfangsjahr) 32 = =
Der Durchschnittspreis in den Jahren 1801 — 1818 incl. wird von Scoresby zu 34 Pf. St. 15 S. und der der darauf folgenden zehn Jahre auf 22 Pf. St. 5 S. angegeben, in schottischen Häfen 24 — 26 Pf. St. die Minderung des Thranpreises in neuerer Zeit rührt aller Wahrscheinlichkeit nach hauptsächlich von dem starken Verbrauch des Kohlengases bei den Beleuchtungen her.

Das Fischbein stand in der Zeit, wo die Reifröcke u. dergl. m. Mode waren, auch in hohem Preise, so daß die Holländer damals an 700 Pf. St. für die Tonne (20 Centner) erhielten und blos aus England gegen 100,000 Pf. St. jährlich für diesen einzigen Artikel bezogen. Noch im Jahre 1763 kostete die Tonne 500 Pf. St., seitdem aber fielen die Preise und haben sich nie wieder zu derselben Höhe erhoben. Gegenwärtig variiren sie zwischen 60 und 300 Pf. St., fallen selten zu 60 herab, steigen aber auch eben so selten über 150.

Der Wallfischfang ist für ein Schiff und ein Jahr ein wahres Hasardspiel und wirft in der Regel entweder einen großen Gewinn ab, oder zieht einen eben so großen Verlust nach sich. Bisweilen kehrt ein Schiff mit gar keiner Ladung, bisweilen nur mit einem Fische heim, während wenigstens 8 — 9, die etwa 90 Tonnen Thran liefern, gefangen werden müssen, um die Kosten zu decken. Es giebt aber Fälle, wo ein großer Gewinn erlangt wird. Die größte Ladung, die Scoresby kannte, war diejenige, welche Capitän Souter in der „Resolution" im J. 1814 aus den Nordgewässern nach Peterhead zurückbrachte. Er hatte 44 Wallfische gefangen und die ganze dadurch gewonnene Ladung an Thran und Fischbein wurde zu 11,000 Pf. St. verkauft. Im J. 1813 brachten der ältere und der jüngere Scoresby Ladungen heim, welche wegen der damals hohen Thranpreise, einen noch größeren Gewinn

abwarfen. Der ältere Scoresby hatte auf seinen Reisen in die Nordgewässer im Ganzen 498 Wallfische gefangen und diese hatten 4246 Tonnen Thran geliefert, welche mit dem Fischbein 150,000 Pf. St. werth waren.

Die Holländer haben Berechnungen aufgestellt über die Resultate ihres Fischfanges während eines 107 jährigen Zeitraums, nämlich von 1669 bis 1778 incl. *), aufgestellt.

In diesem Zeitraum wurden nach Grönland gesandt	14,167	Schiffe.
Von diesen gingen 4 von 100 unter, nämlich	561	"
Gefangen wurden	57,590	Wallfische.
Diese lieferten an Thran . . .	3,105,596	Quardeelen.
" — " Fischbein . . .	93,179,860	Pfund.
Der ganze Werth belief sich (1 Fl. = $20\frac{1}{2}$ Pf. St.) . .	18,631,292	Pf. St.
Die Ausgaben für die Ausrüstung der Schiffe	11,879,619	" "
Werth der untergegangenen Schiffe	470,422	" "
Ausgaben für das Thrankochen u. s. w.	2,567,109	" "
Gesammtausgaben	14,917,150	" "
Dennoch belief sich der Reinertrag auf	3,714,142	" "

Zu dem Fischfange in der Davis's-Straße in den Jahren 1719 — 1778 wurden 3161 Schiffe verwendet, von denen 62 untergingen. Der Bruttoertrag war 4,288,235 Pf. St. und der Nettoertrag belief sich auf 877,248 Pf. St. Der Fischfang im grönländischen Meer warf sonach einen Durchschnittgewinn von 25 procent und jener in der Davis's-Straße etwa 26^0 procent ab. Uebrigens haben die Hol-

*) Die Jahre 1672, 1673 und 1674 sind nicht mitgerechnet, da während dieser Zeit, der Krieg mit Frankreich einen Stillestand in der Fischerei herbeiführte.

länder in den obigen Berechnungen die ursprünglichen Ausgaben für die Schiffe nicht mit aufgeführt. In den folgenden Jahren, namentlich von 1785 bis 1794, wurde die Zahl der holländischen Grönlandsfahrer auf 60 reducirt und in diesem Zeitraum soll der Wallfischfang mit wirklichem Verlust btrieben worden sein.

Der von Großbritannien aus betriebene Fischfang hat den der Holländer, selbst in deren glücklichsten Periode, an Ertrag und Werth bedeutend übertroffen. In dem, mit 1818 endigenden fünfjährigen Zeitraum wurden in England und Schottland 68,940 Tonnen Thran und 3420 Tonnen Fischbein eingeführt, was die Tonne Thran zu 36 L. 10 S. und die Tonne Fischbein zu 90 L. gerechnet, mit 10,000 L. für Felle, einen Gesammtertrag von 2,834,110 Pf. St. oder 566,822 L. jährlich lieferte. Das Jahr 1814, ein besonders glückliches, lieferte 1437 Wallfische aus dem grönländischen Meer und im Ganzen 12,132 Tonnen Thran; und wenn man für die Tonne den niedrigen Preis von 32 L. nimmt, so belief sich der Gesammtertrag, das Fischbein u. s. w., so wie den Ertrag des Fischfangs in der Davis'sstraße mit eingerechnet, auf ungefähr 700,000 Pf. St.

Im Jahre 1829 war der Ertrag des Fischfangs folgender.

10,672	Tonnen Thran à 25 L. . . .	266,800 L.
607½	= Fischbein à 180 = . . .	109,350 =
		376,150 L.

Hiervon wurde ins Ausland geführt an Thran zum Werthe von 73,749 L. 10 S. 6 d. und an Fischbein zum Werthe von 40,666 L. 15 St. 6 d., im Ganzen zum Belaufe von 114,416 L. 6 S. Es ist hierbei noch zu bemerken, daß seit 1824 vom Staate keine Prämien mehr bewilligt werden.

Uebrigens ist es merkwürdig, wie sich der Wallfischfang von dem einen brittischen Hafen nach dem andern gezogen hat. Von London gingen die Entdeckungsunternehmungen aus, die denn doch eigentlich diese Fischerei hauptsächlich veranlaßt haben. Auch liefen namentlich in den Jahren 1780 — 90 von der Hauptstadt viermal mehr Grönlandsfahrer, als von irgend einem andern brittischen Hafen aus. Jedoch zu Scoresby's Zeit wurden dort nur 17 — 18 Schiffe ausgerüstet, und in den Jahren 1829 und 1830 nicht mehr als zwei. Die Ursache davon mag wohl darin liegen, daß, wie die Erfahrung gelehrt, die von London ausgesandten Grönlandsfahrer in der Regel weniger glücklich, als andere gewesen und die dortigen Unternehmer dadurch entmuthigt worden sind. Die Hauptplätze für den Wallfischfang sind gegenwärtig Hull, Aberdeen und Peterhead.

Aus dem nachstehenden, von Hrn. Scoresby gegebenen Verzeichniß des von den verschiedenen großbritannischen Häfen aus in dem mit 1818 endigenden, neunjährigen Zeitraum betriebenen Wallfischfanges ist ein Vergleich zu dem Stande desselben im Jahre 1830 zu ersehen.

		Durchschnittsverhältniß von 1810 — 18.	1830
England,	Berwick	$1\frac{7}{9}$	1
	Grimsby	$1\frac{4}{9}$	0
	Hull	$53\frac{4}{9}$	33
	Liverpool	$1\frac{8}{9}$	0
	London	$17\frac{8}{9}$	2
	Lynn	$1\frac{4}{9}$	0
	Newcastle	$4\frac{7}{9}$	3
	Whitby	$8\frac{8}{9}$	2
		$91\frac{5}{9}$	41

Schottland,	Aberdeen	$10\frac{8}{9}$	10
	Banff	$\frac{8}{9}$	0
	Burntisland	0	1
	Dundee	$7\frac{5}{9}$	9
	Greenock	$\frac{8}{9}$	1
	Kirkcaldy	$\frac{7}{9}$	5
	Kirkwall	$\frac{6}{9}$	0
	Leith	$8\frac{7}{9}$	7
	Montrose	$2\frac{7}{9}$	4
	Peterhead	$6\frac{8}{9}$	13
		$40\frac{1}{9}$	50
	Total	$131\frac{6}{9}$	91

Den Schluß dieses Kapitels möge eine Schilderung der Unglücksfälle bilden, welche insbesondere die im Jahre 1830 von brittischen Häfen ausgesandten Grönlandsfahrer betroffen haben. Dieses Jahr war das unglücklichste, dessen die Annalen des brittischen Fischfangs je erwähnt haben. Die meisten jener Schiffe gingen gegen Mitte und Ende März unter Segel, erreichten jedoch, wegen widriger Winde, erst gegen Ende Aprils die Mündung der Davis's-Straße. Diese Verspätung hielt denn auch viele ab, nach der Labradorküste zu segeln und dort die so genannte Südwest-Fischerei zu betreiben, und so schlugen fast alle ohne Weiteres die gerade Richtung nach der Hauptfischfangs-Station ein. Am 10. Juni, etwa vier Wochen vor dem sonst gewöhnlichen Zeitpunkt, befanden sich gegen 50 Schiffe an der Müngnng der Melville-Bucht, welche einen furchtbaren Anblick darbot, indem heftige Südwestwinde unzählige Eisschollen hineingetrieben hatten und im Hintergrunde hohe Eisberge sich blicken ließen. Wenn man indessen durch diese Hindernisse einen Weg nach der Westküste der Bai sich zu bahnen nicht erwarten durfte, so ließ sich wenig-

stens hoffen, einen andern Weg nach der großen Station ausfindig zu machen. Man erblickte nur wenige enge gefährliche Straßen, die durch die Eiswälle führten, jedoch wagte sich endlich der „St. Andrew" von Aberdeen in eine derselben und sogleich folgten ihm 22 andere Schiffe. Die übrigen waren auf dem Punkt, ebenfalls zu folgen, als sie zu ihrem Glücke durch zwei große Eismassen ausgesperrt, und dagegen jene eingesperrt wurden. Bald wurden die letzteren durch die nunmehr sich zusammendrängenden Eisschollen in ihrer Fahrt gehemmt. Sechs derselben sehr schöne Schiffe, der „St. Andrew" von Aberdeen, de „Baffin" und der „Rattler" von Leith, die „Eliza Swan" von Montrose, der „Achilles" von Dundee und das französische Schiff „Ville de Dieppe", legten sich an Eisberge fest und zwar so dicht hintereinander, daß man von dem einen Schiffe bequem auf das andere gelangen konnte. Jedoch waren sie auch von dem Eise so fest eingeklemmt, daß an den Seiten kaum ein Boottshaken eingesteckt werden konnte. Am 24. Juni verfinsterte sich der Himmel, der Südsüdwestwind, der am 19. schon sich erhoben hatte, verwandelte sich in einen heftigen Sturm und unzählige Eisschollen trieben auf eine beunruhigende Weise auf die Schiffe an. Die Mannschaften versuchten mit Hülfe der Sägen eine Art Docke, zum Schutz für die Schiffe, im Eise zu bilden, allein bald kam eine ungeheuere Eismasse mit einer durchaus unwiderstehlichen Gewalt gegen sie herangetrieben. Die „Eliza Swan" erhielt den ersten Stoß und wurde blos dadurch erhalten, daß sie durch die Masse in die Höhe getrieben wurde, wobei sie mit solcher Heftigkeit gegen das Bugspriet des hinter ihr liegenden „St. Andreas" stieß, daß sie nahe daran war, ihren Besanmast zu verlieren. Die Eismasse drang nunmehr auf den „St. Andrew" ein, zertrümmerte etwa zwanzig Seitenplanken in der Mitte und zerstieß eine Menge Fässer, schwamm aber dann am Hintertheil vorüber. Hierauf kam die Reihe an den „Baffin", den „Achilles", die „Ville de Dieppe"

und den „Rattler", und diese vier prachtvollen, vollständig ausgerüsteten und stark gebauten Schiffe, welche Jahre lang den Stürmen des Polarmeers wiederstanden hatten, erhielten so entsetzliche Stöße, daß sie in weniger, als einer Viertelstunde, in kleine Trümmer verwandelt wurden. Namentlich wurde der „Rattler" das vollständigste Wrack, von dem man je gegehört hatte. Es wurde bei ihm das Inwendige buchstäblich nach außen gekehrt und der Bug vom Hintertheil auf eine Kanonenschußweite getrennt. Die beiden Seitenwände des „Achilles" wurden fast ganz aneinander gepreßt und seine Verdecke und Balken in unzählige Stücke zersplittert. Die „Ville de Dieppe", ein sehr schönes Schiff, obgleich theilweise mit Wasser angefüllt, stand noch etwa vierzehn Tage aufrecht und der größte Theil seiner Mundvorräthe und seines Tauwerks wurde gerettet, was auch bei dem „Baffin" der Fall war. Die geretteten Böte wurden aufs Eis gezogen und von den Mannschaften als ihre einzige Heimath in diesen Regionen in Anspruch genommen. Nicht weit von derselben Stelle wurde am 2. Juli der „Progreß" von Hull von einem Eisberg zermalmt, und am 18. Juli der „Oxenhope, ebenfalls von Hull, in ein vollständiges Wrack verwandelt.

Die „Resolution" (Capitän Philip) von Peterhead, der „Laurel" von Hull, die „Letitia" und die „Princeß of Wales" von Aberdeen, waren bedeutend weiter in nordwestlicher Richtung vorgedrungen, lagen in einer im Eise ausgehauenen Art Docke Schiff an Schiff und hielten vollkommen sicher. Allein der am 25. Juni tosende Sturm trieb die Eisschollen mit solcher Gewalt heran, daß die Seitenwände der „Resolution" und der „Letitia" durchbhort, diese Schiffe bis an das Verdeck mit Wasser angefüllt und so heftig gegen den zwischen ihnen liegenden „Laurel" gepreßt wurden, daß dieses Schiff sich fast gänzlich über die Wasseroberfläche erhob. Der „Laurel" war nunmehr vor der Hand geborgen und die Mannschaft beschäftigte sich damit, die Mund- und andern Vorräthe der beiden zer-

trümmerten Fahrzeuge an Bord zu bringen. Allein am 2. Juli hatte er sowohl wie die „Hope" von Peterhead mit einem wo möglich noch furchtbareren Sturm zu kämpfen und theilten so das Schicksal der übrigen. Namentlich wurde die „Hope" mit einer solchen Schnelligkeit in Trümmer aufgelöst, daß nach Verlauf von zehn Minuten von dem ganzen Schiffe blos noch die Spitze des großen Mastes aus dem Wasser hervorragte.

Am 26. Juni überfiel der Sturm auch den „Spencer" und den „Lee" welche weiter, als irgend eins der übrigen Schiffe, nämlich bis zum 76. Grade N. B. vorgedrungen waren. Dem „Lee" wurden blos einige Planken und Balken zertrümmert, dagegen wurde der „Spencer" nach einem langen und kräftigen Widerstande, zu einem Wrack gemacht, nachdem jedoch die werthvollsten Dinge gerettet worden waren. Zugleich wurden in der Nähe der „William und Ann" von Whitby und der „Dordon" von Hull vom Sturme angriffen, jene durch einen Druck des Eises in eine sichere Lage emporgetrieben, dieser aber durch zwei gegeneinander drängende Eisschollen so schnell in Trümmer verwandelt, daß nichts von ihm gerettet werden konnte. Unter demselben Breitengrade, wenige Meilen westwärts, brachte der Sturm auch dem „Old" Middleton" von Aberdeen Verderben.

Ein ähnliches Schicksal traf einen Theil der großen aus 22 Segeln bestehenden Escadre, welche zwischen die Eiswälle nicht eingedrungen, sondern auf einer bedeutend südlichen Höhe geblieben war. Diese Schiffe scheinen den Sturm von 25. Juni kaum gespürt zu haben, wenigstens lagen sie im Eise ganz sicher, bis zur Nacht des 30., wo sich ein heftiger Wind erhob, der am 2. Juli Morgens zu einem furchtbaren Sturme herangewachsen war. Das Heulen des Windes, und die damit gepaarten Schnee- und Hagelschauer und die den Himmel bedeckende Finsterniß ließen die herannahende Gefahr erkennen. Um 7 Uhr Morgens wurde auf dem „William" von Hull die Rothflagge

aufgezogen und kurz darauf sah man dieses Schiff fast ganz unter Eismassen vergraben. Um 10 Uhr war der „Roth Briton" in ein vollständiges Wrack verwandelt und eine Stunde darauf theilte der „Gilder" dasselbe Schicksal. Während sechs Stunden ließ der Sturm etwas nach, kehrte aber dann mit erneuerter Wuth zurück und preßte mit verdoppelter Gewalt das Eis gegen den „Alexander" von Aberdeen und die „Three Brothers" von Dundee — zwei große und schöne Schiffe, von so starker Bauart und auch in jeder andern Beziehung so trefflich ausgestattet, daß ein Kenner sie für fähig gehalten haben würde, jeden Stoß zu ertragen. Sie leisteten denn auch einen hartnäkigen Widerstand, das Zusammenstoßen war furchtbar und wurde von der umherstehenden Mannschaft mit Grauen und Verwunderung angestaunt; endlich aber gaben die Planken und Balken auf allen Punkten nach — die Seitenwände sprangen auf, die Masten stürzten mit einem entsetzlichen Krachen nieder, und der Rumpf der „Three Brothers" fiel in dem Grade aus einander, daß die beiden Enden des Schiffes kaum unterschieden werden und von ihm endlich nur noch einige Masten und Stangen oberhalb des Wassers sichtbar waren. Die Mannschaften, welche Zuschauer dieser furchtbaren Scene gewesen waren, brachten drei Lebehochs zu Ehren des tapferen Widerstandes, den ihre Schiffe dem sie überwältigenden Element geleistet hatten. Unser Bericht bemerkt bei dieser Gelegenheit, was auch Capitän Parry irgendwo geäußert hat, daß ein Schiff, das Stärkste, was die menschliche Kunst erbauen kann, wie eine Eierschale zerbrochen wird, wenn es der vollen Gewalt dieser furchtbar wirkenden Kraft der Natur preisgegeben ist.

Es war ein merkwürdiger und erfreulicher Umstand, daß bei allen diesen plötzlichen und entsetzlichen Unglücksfällen nicht ein einziges Menschenleben eingebüßt wurde. Dasselbe Element, welches die Schiffe zertrümmerte, war insofern günstig, als es den Mannschaften einen sicheren, wenn gleich unbehaglichen Zufluchtsort darbot. Denn Alle

bewirkten ihre Rettung dadurch, daß sie im Augenblick des Schiffbruches auf das Eis eilten. Es waren ihrer nahe an tausend und sie sahen sich jetzt genöthigt, temporäre Wohnungen auf der zugeforenen Meeresoberfläche sich zu erbauen. Sie errichteten aus den noch vorhandenen Segeln Zelte, zündeten Feuer an und schleppten Mundvorräthe herbei, entweder aus den Wracken ihrer eignen Schiffe oder aus den verschont gebliebenen Fahrzeugen ihrer Gefährten. Uebrigens war ihre Lage, wenn nicht verzweifelt, doch höchst traurig, da sie auf den ödesten Grenzen der Erde gleichsam ausgesetzt und ohne sichere Mittel zu ihrer Subsistenz oder Heimkehr waren. Und dennoch, so biegsam ist der Geist der brittischen Matrosen, daß sobald die erste Bestürzung vorüber war, sie der lärmenden Freude mit ganzer Seele sich hingaben. Sie fanden Zugang zu beträchtlichen Vorräthen an Wein und Branntwein und fingen alsbald ein lustiges Leben an. Die rauhe Oberfläche des Polarmeers wurde in einen fröhlichen Schauplatz von Festlichkeiten verwandelt. Die vielen Zelte, mit denen sie bedeckt war, die verschiedenen Scenen lärmender Freude, das fröhliche Jauchzen der brittischen Matrosen und die Gesänge der Franzosen hätten hier einen großen Jahrmarkt vermuthen lassen sollen, wie denn auch diese Scenen von Einigen der Baffins-Jahrmarkt genannt wurde. Die Franzosen sollen erklärt haben, sie wären nie in ihrem Leben so vergnügt gewesen. Auch wurde zwischen der nördlichen und südlichen Abtheilung der Flotte eine regelmäßige Verbindung eingerichtet und diese die „Nordpost" genannt.

Wir haben oben des erfreulichen Umstandes erwähnt daß bei der ersten entsetzlichen Katastrophe nicht ein einziges Menschenleben eingebüßt wurde. Leider aber stellten sich jetzt in Folge der ausgestandenen Beschwerden und Kälte mehrere Todesfälle ein. Mehrere kamen auch auf Streifzügen über das Eis um, namentlich auf einer kleinen Reise, welche die Capitäne des „Laurel", der „Letitia" und des „Progreß" unternahmen. Da sie nicht Raum genug

in dem Bon Accord fanden, worin die schiffbrüchigen Mannschaften aufgenommen worden waren, machten sie sich auf den Weg, um irgend ein anderes verschont gebliebenes Schiff aufzusuchen. Sie trugen blos ihre Kleider und erreichten nach einiger Zeit die Schiffe „Dee" und „Mary Frances", wo sie eine freundliche Aufnahme fanden. Die Matrosen dagegen schleppten unvorsichtiger Weise ein Boot mit sich, welches sie häufig über das Eis ziehen mußten, so daß sie auf dem Wege eine weit längere Zeit, als die Capitäne, zubrachten und sich einer so strengen Kälte aussetzten, daß fünf von ihnen an deren Folgen starben, während andere blos durch sorgfältigste Pflege noch gerettet werden konnten. Auch müssen wir zu unserem Bedauern bemerken, daß Viele durch einen zu häufigen Genuß berauschender Getränke sich den Tod zugezogen zu haben scheinen. Wenigstens starb ein Mann offenbar an den Folgen eines starken Rausches.

Diejenigen der genannten Schiffe, welche sich noch in einem segelbaren Zustande befanden, namentlich der „St. Andrew" und die „Eliza Swan", nachdem am 21. Juli sich für sie die Aussicht eröffnet hatte, wieder in offenes Fahrwasser zu gelangen, wurden mit Hülfe der Sägen und durch andere Hülfsmittel allmählig von einer Stelle nach der andern gezogen, bis sie nach unendlichen Mühseligkeiten am 10. September endlich in die offene See gelangten. Zum Schluß wollen wir noch mit wenigen Worten des Schicksals erwähnen, von dem der „John" von Greenock betroffen wurde. Dieses Schiff befand sich unter denen, welche am meisten nach Norden vorgedrungen waren, und wurde als der Sturm vom 25. Juni wüthete, während andere Fahrzeuge in der Nähe zertrümmert wurden, auf das Eis geschoben und auf diese Weise erhalten, daher es denn auch einen Theil der Mannschaften der „Princeß of Wales" und der „Letitia" an Bord nahm. Nur hatte seine Lage auf dem Eise das Nachtheilige, daß es mit aller Mühe nicht flott gemacht werden konnte und selbst die Aussicht an die Zukunft in

dieser Beziehung völlig versperrt schien. Der Capitän wurde mittlerweile krank und starb, und der Steuermann, der den Winter mit schnellen Schritten herannahen sah, gab alle Hoffnung auf eine Erlösung aus diesem Eiskerker auf, und machte sich am 16. September mit zwölf Mann in einem Boote auf den Weg, um irgend eine dänische Colonie aufzusuchen. Zwei andere Böte wurdeu in Bereitschaft gesetzt, um ihm zu folgen, als plötzlich und noch dazu an dem nämlichen Nachmittage eine gewisse Bewegung im Eise wahrgenommen wurde. Man fing augenblicklich an, zu den Sägen seine Zuflucht zu nehmen und gelangte denn auch wirklich in offenes Fahrwasser. Es war Niemand am Bord der in der Nautik bewandert war, dem ungeachtet ging man unter Segel und erreichte endlich dem „Swan“ und den „Duncombe“ von Hull, welche die Mannschaft an Bord nahmen und nach ihrer Heimath brachten Der „John“ war zuvor während der Dunkelheit der Nacht gescheitert. Von den Steuermann und seinen Begleitern hat man bis jetzt noch nichts vernommen.

Nachstehendes ist ein vollständiges Verzeichniß der in dem unglücklichen Jahre 1830 untergegangenen Schiffe:

Aberdeen, 4	Alexander	von	252	Tonnen.
	Letitia	"	318	"
	Old Middleton . .	"	329	"
	Princeß of Wales .	"	308	"
Hull, 6 . .	Gilder	"	360	"
	Laurel	"	321	"
	North Briton . . .	"	262	"
	Oxenhope	"	286	"
	Progreß	"	307	"
	William	"	350	"
Leith, 2 .	Baffin	"	321	"
	Rattler	"	348	"
Dundee, 2	Achilles	"	367	"
	Three Brothers . .	"	339	"

Peterhead, 2	Hope	von	251	Tonnen.
	Resolution (Philip) .	=	400	=
Whitby 1 .	William and Ann .	=	362	=
Montrose, 1	Spencer	=	340	=
Greenock, 1 .	John	=	316	=
Dieppe, 1 .	Ville de Dieppe . .	=	400	=

Der Betrag des durch diese Schiffbrüche herbeigeführten Verlustes wird folgendermaßen angeschlagen:

Der Werth von 19 brittischen Schiffen, die Vorräthe an Tauwerk u. s. w. mit eingerechnet. im Durchschnitt à 5000 Pf. St. . .	95,000 Pf. St.
Ausrüstung, Mundvorräthe und Löhnung, à 2500 Pf. St.	38,000 = =
Die Reparaturen für jedes der zwölf beschädigten Schiffe im Durchschnitt zu 800 Pf. St. . .	9,600 = =
	142,600 Pf. St.

Ein noch härterer Verlust lag in jenem der Ladung und wurde durch das Steigen der Thran- und Fischbeinpreise um mehr als das Doppelte in einem sehr geringen Grade compensirt. Der Ertrag des Fischfangs im Jahre 1829 ist, wie bereits oben erwähnt, zum Werthe von 376,150 angeschlagen worden. Dagegen ist der vom Jahre 1830 zum höchsten Werth folgendermaßen berechnet worden:

2205 Tonnen Thran à 50 Pf. St. .	110,250 Pf. S.
110 — 5 Ctr. Fischbein à 308 Pf. St.	45,315 = =
	155,565 Pf. St.

Jedoch ist hierbei zu bemerken, daß in Hull der Thran blos mit 48 Pf. St., und Fischbein nur mit 320 Pf. St. bezahlt worden ist. Diese Preise wurden im Anfange des Januars 1831 gezahlt und seit dieser Zeit sind sie, dem Vernehmen nach, noch etwas gewichen.

Wir sind durch unsere Freunde in Hull und Aberdeen in den Stand gesetzt worden, in dem nachstehenden Verzeichnisse das Schicksal jedes einzelnen der im Jahre

1836 in die Davis's-Straße auf dem Fischfang ausgesandten Schiffe nachzuweisen:

Namen der Schiffe und Capitäne.		Zahl der Fische.	Tonnen an Thran.	Quantitäten an Fischbein.	
Hull — 33.	Tonnengehalt			Tonnen	Centner
Abram, Capt. Jackson. .	319	3	44	2	10
Alfred, Braß . . . : . .	322	5	80	4	10
Andrew Marvel, Orton .	377	Nichts	—	—	—
Ariel, Rogers	340	Nichts	—	—	—
Brunswick, Blyth. . . .	357	6	89	4	13
Comet, Woodall.	311	1	13	—	13
Cumbrian, Munroe. . .	374	Nichts	—	—	—
Dordon, Linskill	285	Nichts	—	—	—
Duncombe, Scoffin. . .	275	Nichts	—	—	—
Eagle, Wright.	289	7	54	3	15
Ellison, Jackson	360	6	81	4	15
Everthorpe, Johnston. .	351	8	116	6	3
Gilder, M'Kenzie . .	360	Im	Eise	unterge	gangen
Harmony, Bramham . .	364	2	38	2	4
Harmony, Parker. . . .	300	Nichts	—	—	—
Ingria, Wilson.	316	6	106	5	10
Isabella, Humphry . . .	374	5	94	4	14
Jane, Maddison	359	5	91	4	10
Kero, Martin.	362	3	20	1	15
Kirkella, Carlill.	410	2	29	1	10
Laurell, Manger	321	Im	Eise	unterge	gangen
Lee, Lee.	363	9	127	6	8
Lord Wellington, Harrison	354	1	5	—	14
Mary Frances, Coldray .	385	Nichts	—	—	—
North Briton, Story . .	262	Im	Eise	unterge	gangen
Oxenhope, M'Intosh .	286	=	=	=	=
Progreß, Dannatt. . . .	307	=	=	=	=
Swan, Dring	320	Nichts	—	—	—
Venarable, Bennet . . .	328	5	106	4	18
Volunteer, Markham. .	305	1	12	—	12
William, North	350	Im	Eise	unterge	gangen
William Torr, Dannatt.	281	5	80	4	8
Zephyr, Ash	342	5	76	4	12
	11,009	85	1261	68	14

Namen der Schiffe und Capitäne.		Zahl der Fische.	Tonnen an Thran.	Quantitäten an Fischbein.	
London. — 2.	Tonnengehalt			Tonuen	Centner
Margaret, Flet	351	Nichts	—	—	—
Neptune, Wallace....	291	Nichts	—	—	—
	642				
Whitby. — 2.					
Phoenix, Mills	324	4	40	2	15
William and Ann, Terry	362	Im	Eise	unterge	gangen
	686	4	40	2	15
Newcastle. — 3.					
Cove, Palmer	373	5	88	4	12
Grenville Bay, Warham	340	4	69	3	10
Lady Jane, Fleming ..	390	3	38	2	3
	1103	12	195	10	5
Berwick. — 1.					
Norfolk, Harrison ...	310	3	33	1	11
Cirkcaldy. — 5.					
Caledonia, Todd.....	373	8	106	5	15
Earl Percy, Stewart .	319	Nichts	—	—	—
Eggingto, Stodart ...	336	1	13½	—	14
Rambler, Watson ...	282	1	1½	—	1
Triad, Young	287	Nichts	—	—	—
	1597	10	121	6	10
Burntisland. — 1.					
Majestic, Davidson...	280	1	14	—	15
Leith. — 7					
Baffin, Smith	321	Im	Eise	unterge	gangen
Juno, Lyall	345	1	13	—	13½
North Pole, Smith...	312	1	5	—	3½
Prince of Orange, Guthrie	359	1	13	—	14
Rattler, Stodart....	348	Im	Eise	unterge	gangen
Ulverstone, Liston	354	1	21	1	4
William and Ann, Smith	388	Nichts	—	—	—
	2427	4	52	2	15

Namen der Schiffe und Capitäne.		Zahl der Fische.	Tonnen an Thran.	Quantität an Fischbein.	
Aberdeen. — 10.	Tonnengehalt			Tonnen	Centner
Alexander, Allan	252	Im	Eise	unterge	gangen
Bon Accord, Parker . .	364	1	17	1	—
Dee, Cook	319	Nichts	—	—	—
Hercules Reid	252	1	11	—	$11\frac{1}{2}$
Letitia, Clark	318	Im	Eise	unterge	gangen
Middleton, James . . .	298	Nichts	—	—	—
Middleton, Mills	329	Im	Eise	unterge	gangen
Neptune, Bruce.	282	2	15	1	$0\frac{1}{2}$
Princeß of Wales, Gray	308	Im	Eise	unterge	gangen
Staint Andrew, Reed . .	313	2	13	0	14
	3035	5	56	3	6
Peterhead. — 13.					
Cammeree, Walker . . .	241	Nichts	—	—	—
* Eclipse, Penny	287	2	18	—	15
Gleaner, Shand	262	6	74	4	2
Hannibal, Birnie	315	2	16	1	2
Hope, Bolum	251	Im	Eise	unterge	gangen
James, Hogg	346	1	13	—	12
* Mary, Stewart . . .	157	1	6	—	6
* Perseverance, Ogston .	240	410 Seehunde	5	—	—
Resolution, Philip . . .	400	Im	Eise	unterge	gangen
Resolution, Hogg	291	1	10	—	8
Superior, Manson . . .	306	2	23	1	10
Travaller, Simpson . .	400	7	110	5	16
* Union, Mackie	224	1	13	—	10
	3720	23	288	15	1

87 Schiffe in der Davis's-Straße
* 4 „ Grönland

91 Schiffe im Ganzen.

Namen der Schiffe und Capitäne.		Zahl der Fische.	Tonnen an Thran.	Quantität an Fischbein.	
Dundee. — 9.	Tonnengehalt			Tonnen	Centner
Achilles, Thoms	367	Im	Eise	unterge	gangen
Advice, Deuchars	324	1	15	—	15
Dorothy, Davidson	369	2	32	1	10
Fairy, Welch	247	3	31	1	16
Friendship, Chapman	304	1	4	—	3½
Horn, Stevenson	370	1	12	—	13½
Princeß Charlotte, Adamson	357	Nichts	—	—	—
Thomas, Toms	356	3	21	1	3
Three Brothers, Cameron	339	Im	Eise	unterge	gangen
	3033	11	115	6	1
Montrose. — 4.					
Elize Swan, Fulton	306	Nichts	—	—	—
London, Burn	345	Nichts	—	—	—
Monarch, Davidson	311	3	30	1	12
Spencer, Robertson	340	Im	Eise	unterge	gangen
	1302	3	30	1	12
Greenock. — 1.					
John, Comb	316	Untergegangen.			

Wir sind außerdem in den Stand gesetzt worden, in dem nachstehenden summarischen Verzeichniß das allgemeine Resultat des in den Jahren 1827, 1828, 1829 und 1830 von Britten betriebenen Wallfischfangs den Lesern vorzulegen:

1827.

Schiffe.		Tonnengehalt.	Zahl der Fische.	Thran. Tonnen.	Fischbein. Tonnen.	Fischbein. Ctnr.
30.	Hull	9910	373	4581	260	0
3.	Whitby	977	27	332	18	2
3.	Newcastle . . .	1103	38	619	34	10
1.	Berwick	309	11	168	9	17
2.	London	714	14	235	10	0
6.	Leith	2039	129½	1293	77	0
13.	Peterhead . . .	3737	159½	1418	72	17
12.	Aberdeen	3574	145	1574	87	13
9.	Dundee	3032	136	1495	83	0
4.	Kirkcaldy . . .	1261	71	808	47	8
4.	Montrose . . .	1301	51	573	28	17
1.	Greenock	316	7	90	3	16
88		28273	1162	13186	733	10

1828.

Schiffe.		Tonnengehalt.	Zahl der Fische.	Thran. Tonnen.	Fischbein. Tonnen.	Fischbein. Ctnr.
30.	Hull	9949	438	5297	316	5
4.	Whitby	1341	33	445	24	15
3.	Newcastle . . .	1103	45	642	38	14
1.	Berwick	309	14	184	10	3
2.	London	714	4	65	3	0
6.	Leith	2039	115	1154	66	16
14.	Peterhead . . .	3978	88½	1243	66	0
11.	Aberdeen	3322	135	1500	85	9
9.	Dundee	2032	195½	1924	103	10
4.	Kirkcaldy . . .	1261	64	759	45	18
4.	Montrose . . .	1301	47	556	30	10
1.	Greenock	316	18	197	11	10
89		28665	1197	13966	802	10

1829.

Schiffe.	Tonnengehalt.	Zahl der Fische.	Thran. Tonnen.	Fischbein. Tonnen.	Fischbein. Ctnr.
33. Hull	10899	339	3982	235	19
3. Whitby	1050	34	357	21	8
3. Newcastle . . .	1103	45	541	29	10
1. Berwick . . .	309	11	147	8	16
2. London	714	2	32	2	3
12. Peterhead . . .	3429	118	1445	78	16
11. Aberdeen . . .	3322	84	1171	63	14
9. Dundee	3031	77	1005	54	9
4. Montrose . . .	1301	39	481	27	11
4. Kirkcaldy . . .	1261	51	649	37	0
7. Leith	2393	71	862	48	4
89	28812	871	10672	607	10

1830.

Schiffe.	Tonnengehalt.	Zahl der Fische.	Thran. Tonnen.	Fischbein. Tonnen.	Fischbein. Ctnr.
33. Hull	11009	85	1261	68	14
2. Whitby	686	4	40	2	15
3. Newcastle . . .	1103	12	195	10	5
1. Berwick . . .	310	3	33	1	11
2. London	642	—	—	—	—
4. Montrose . . .	1302	3	30	1	12
13. Peterhead . . .	3720	23	288	15	1
10. Aberdeen . . .	3035	5	56	3	6
9. Dundee	3033	11	115	6	1
5. Kirkcaldy . . .	1597	10	121	6	10
1. Burntisland . .	280	1	14	0	15
7. Leith.	2427	4	52	2	15
1. Greenock . . .	316	—	—	—	—
91	29460	161	2205	119	5

Zehntes Kapitel.

Arktische Geologie.

Nordkap. — Cherie-Insel mit ihren sekundären Sandsteinen, Kohlen und Felsen vulkanischen Ursprungs. — Hoffnungs-Insel und die Tausend-Inseln. — Spitzbergen, seine Gebirge; seine Ur-, Uebergangs-, Sekundäre, Tertiäre und Alluvial-Felsen. — Waffen-Insel von neuerer Bildung; die Walden-Insel, aus Urfelsen bestehend; das Ross-Inselchen, das nördlichste bekannte Land, aus Granit-Gneiß, mit kostbaren Granaten, bestehend; Bemerkungen. — Jan Mayen's Insel, eine Vulkanische Insel; Beschreibung zweier Vulkane. — Alt-Grönland. — Die Ostküste von Grönland, sehr rauh und wild. — Die Werner-Berge 6000 Fuß hoch; Ur-, Uebergangs-, Sekundäre und Vulkanische Felsen; von den secundären Felsen sind die wichtigsten, da sie mit dem antidiluvianischen Clima von Grönland zusammenhängen, diejenigen der Kohlen-Formation, welche Scoresby entdeckte und Jamesons-Land bilden. — Die Westküste von Grönland, ebenfalls rauh und wild; heiße Springquellen daselbst; die vorherrschenden Urfelsen enthalten seltene und schöne einfache Mineralien; Uebergangsfelsen werden selten angetroffen; beträchtliche Lagen von secundären und tertiären Felsen an einigen Stellen. — Die Barrows-Straße. — Die Melville-Insel bietet Interesse für den Geologen dar, da sie die alte Kohlen-Formation in sich begreift. — Port Bowen. — Inseln und Länder an der Hudsonsbai von Kapt. Parry untersucht und zum Theil entdeckt. — Schlußbemerkungen.

Die Geologie von Spitzbergen, Ost- oder Alt-Grönland und den von Ross, Parry, Scoresby und Clavering untersuchten und entdeckten Ländern ist, obgleich zur Zeit noch unvollständig bekannt, weit entfernt, uninteressant zu

sein. Sie bietet dieselben Steinarten und dieselben allgemeinen Anordnungen dar, wie man sie in andern Ländern findet, deren geognostische Formation durchgehends erforscht worden ist. Die fossilen organischen Ueberreste, welche in allen Theilen der Welt ein so helles Licht auf den früheren Zustand des Climas, der Gewässer, Thiere und Pflanzen der Erde werfen, fehlen auch in diesen fernen und öden Gegenden nicht, und es hat selbst die arktische Geologie dem Mineralogen Exemplare von vielen der selteneren und einigen der kostbarsten Mineralien und Erze dargeboten.

1. Nordkap, Cherie-Insel, Hoffnungs-Insel, die Tausend-Inseln, Spitzbergen und das Ross-Inselchen.

Nordkap. — Das große Urland von Skandinavien erstreckt sich bis zum äußersten Punkte von Norwegen; indessen treten unter diesem hohen Breitengrade einige neuere Formationen zwischen den älteren hervor. Alten's Sandstein-Quarz ist seit den Reisen des berühmten Barons von Buch bekannt geworden. Im Osten, nach dem russischen Gebiete zu, befindet sich eine bedeutende Strecke, welche von der Urformation mehr, als Alten's Sandsteinquarz, abweicht. Sandstein und Conglomerat breiten sich in einer horizontalen Lage über den unterliegenden Gneiß aus. Dieser offenbar secundäre Granit gehört wahrscheinlich der Formation des rothen Sandsteins, nach einigen älteren Autoren, an. Daher sehen wir uns in den Finnmarken am Rande eines großen secundären Bassins.

Cherie-Insel. — Das erste Land, welches jenseits des Nordkaps im Polarmeere über die Oberfläche des Oceans sich erhebt, ist die kleine, etwa 10 engl. Meilen lange, und unter 74° 30′ N. B. und 20° 0 L. (von Greenwich) liegende Cherie- oder Bären-Insel, welche gänzlich aus secundärem, horizontal geschichteten und an der Küste perpendikulär durchschnittenen Granit besteht.

Die Hauptarten sind Sandstein und Kalkstein, worin man Adern von Bleiglimmer, der bisweilen gediegenes Silber in sich begreift, antrifft. Den Kalkstein findet man in Schalen in fossilem Zustande in Menge vor; jedoch sind diese Muscheln von denen, welche man in diesen nordischen Gewässern gegenwärtig antrifft, sehr verschieden. Der Sandstein umschließt ein zwei bis 4 Fuß dickes Kohlen-Lager, was die Meinung widerlegt, als ob in den arktischen Ländern keine Kohlen anzutreffen seien. In Scoresby's Schilderung der Cherie-Insel findet man drei komisch geformte Hügel erwähnt, welche, aller Wahrscheinlichkeit nach, vulkanischen Ursprungs, secundärer Formation sind.

Hoffnungs-Insel und die Tausend-Inseln. — Weiter nach Norden zu ist die Meerestiefe so unbeträchtlich und so unveränderlich, daß Seefahrer, nachdem sie die horizontalen Schichten der Cherie-Insel gesehen, die Ansicht gewonnen haben, daß sie auf ihrer Fahrt nach Norden zuerst über die horizontale Basis der Cherie-Insel und dann über Schichten segeln, welche in der Hoffnugs-Insel und dem Archipel der Tausend-Inseln zum Vorschein kommen. Die in der Hoffnungs-Insel sichtbare Schicht und der Archipel der Tausend-Inseln sollen aus schwärzlichem Thon-Schiefer bestehen. Die Hoffnungs-Insel liegt an der Südküste der Edgen-Insel und unter 76° 20′ N. B. und 20° O. L. Sie ist neun Seemeilen lang, jedoch nur eine engl. Meile breit und liegt in der Richtung von Nordost zum Osten und Südwest zum Westen. Sie besteht aus fünf Bergen; der nördlichste ist der höchste und die übrigen nehmen allmählig an Größe ab. Die Tausend-Inseln sind eine große Gruppe von kleinen Inseln zwischen der Hoffnungs-Insel und der Südküste der Edge-Insel.

Spitzbergen — Diese große Insel ist zwar nicht ganz, aber doch fast das nördlichste bekannte Land. Sie liegt zwischen 76° 30′ und 80° 7′ N. B. und 9°

und 22° O. L. Wenn man sie im Allgemeinen betrachtet, so sind der den Blicken sich darbietende Hauptgegenstand zahllose Bergspitzen, Gipfel und Abgründe, welche unmittelbar vom Meere aus oft zu einer Höhe von 3000 bis 4500 Fuß über die Oberfläche sich erheben. Die verschiedenen braunen, grünen und Purpurfarben, die man erblickt, wenn man das Land von der Ferne aus betrachtet, contrastiren auffallend mit den mit Schnee bedeckten Spitzen, Gipfeln, Anhöhen und den mit Schnee und Eis angefüllten Thälern. Dieses Eis erstreckt sich häufig bis zu der Küste hinab und bildet glänzende und hohe Berge von 100 bis zu 400 Fuß Höhe. An der Ostküste befinden sich zwei große Inseln, nämlich die Edge-Insel und das Nordostland.

Wenn man sich der Westseite von Stans-Vorgebirge, an der Ostküste des Edge-Landes oder der Edge-Insel, zwischen dem 77. und 78. Breiten-Grade, nähert, so ist die unterste Schicht eine grobkörnige, durch vertikale Risse in unvollkommene Säulen zersplitterte. Dieses Lager bildet eine flache Küstenstrecke von etwa 10¼ engl. Meilen breit und 41 Meilen lang, und die Basis oder den Grundfelsen einer Abwechselung von feinkörnigem Sandstein, eines sandigen Mergel-Schiefers, eines compakten kieselartigen Kalksteins und häufiger Wiederholung des Urfelsens. Organische Ueberreste wurden weder in dem Sand-, noch in dem Kalkstein von dem Professor Keilhau vorgefunden; jedoch in einigen am Cap Faneschaw, in dem Neu-Friesland genannten Theil von Spitzbergen, von den Offizieren auf der Entdeckungsreise des Kapt. Parry gesammelten Exemplaren entdeckten wir versteinerte Sternkorallen, Netzkorallen, Orthokeratiten, Terebratuliten und Carditen. Die nämliche Formation erstreckt sich nordwärts bis zum 80. Grade, und bildet, wie Keilhau vermuthet, den größten Theil von Ostspitzbergen. Man hat hier freilich einige Granit-Lagen angetroffen allein diese mögen von der großen

Kette von Westspitzbergen herrühren. Professor Keilhau fand am Stans-Vorgebirge ein merkwürdiges Lager von Muschel-Thon, in welchem die nämlichen fossilen Muscheln, wie in ähnlichem Thon an den Südküsten von Norwegen angetroffen wurden. Dieses Lager erstreckt sich vom Ufer auf 9½ engl. Meilen landeinwärts und erhebt sich 100 Fuß über den gegenwärtigen Stand der Meeresoberfläche. Auf den Tausend-Inseln hat man in einer beträchtlichen Höhe über der Meeresoberfläche, und wahrscheinlich in diesem Muschel-Thon, Wallfischknochen vorgefunden. Dürfen wir aus der Lage dieses Thons neuerer Formation schließen, daß Spitzbergen in einer verhältnißmäßig neueren Zeit aus dem Meeresgrunde sich erhoben hat? Kalkstein, gleich dem auf Cap Faneschaw, trifft man auf der, Nordostland genannten Insel, an der Ostküste von Spitzbergen, an. Die Offiziere der Parryschen Expedition fanden auch Granit hier vor. Die West- und Nordküsten von Spitzbergen bestehen hauptsächlich aus älteren, nämlich Ur- und hin und wieder auch Uebergangs-Felsen. Die Urfelsen von Westspitzbergen kommen am Südcap, unter 76½° N. B., zum Vorschein. Sie sind vertikale Sichten von Glimmerschiefer, mit zahlreichen Quarzlagern, in der Richtung von Nordost nach Südwesten. Im Horn- und im Bell-Sund bilden diese Felsen das Hochland, und nach der Form dieser Berge zu schließen, erheben sich diese oder andere Urfelsen in der Nähe des Südcaps, kommen zum Theil mit dem Muschelthon bedeckt zum Vorschein; eine neue Bildung von rothem Sandstein und Gyps trifft man im Westen längs der Seeküste unter den hohen Felsenketten und auch auf kleinen niedrigen Inseln, welche vor der Küste liegen, an. Im Jahre 1826 brachten Wallroßfänger aus Finnmark sechszig Tonnen Kohlen vom Eissunde, unter dem 78. Breitengrade, nach Hammerfest in Norwegen; und, wie Scoresby berichtet, sind die Kohlen so leicht zu gewinnen, daß vor wenigen Jahren viele holländische Fischer einen Vorrath von diesem

nützlichen Mineral einzunehmen pflegten, um sich desselben auf der Heimreise als Brennmaterial zu bedienen. Die unter dem 79. Grade sich ausbreitenden Kohlen auf Spitzbergen gleichen an einigen Stellen den Steinkohlen, an anderen den Braunkohlen. Scoresby machte etwas über den 79. Grad hinaus, am Cap Mitre, die Entdeckung, daß die dortigen Hügel aus Gneiß, Glimmerschiefer und Kalkstein bestanden, und fand in der Königsbai, etwas weiter südwärts an der Küste, von der Natur gebildete Marmorbogen, An der Nordküste von Spitzbergen trifft man an einigen Stellen, wie namentlich am rothen Strande, secundäre Felsen von rothem, wahrscheinlich von neuem rothen Sandstein an; jedoch sind die meisten Felsen von älterer Bildung und hauptsächlich Urfelsen, weniger häufig Felsen von der Transitionsklasse. Die in Parry's Bericht erwähnten Urfelsen sind Granit, Gneiß, Glimmerschiefer, Hornblendeschiefer, Urkalkstein oder Marmor, Quarzfelsen, Dolomit-Marmor, Chlorit- und Thonschiefer. In dem Glimmerschiefer findet man häufig kostbare Granaten vor. Die Uebergangsfelsen waren hauptsächlich Thonschiefer, Quarzfelsen und Kalkstein. An einigen Stellen fand man Alluvial-Deposite und Braunkohlen, entweder von neuer secundärer, oder von tertiärer Bildung vor.

Moffen-Insel, eine kleine, an der Nordseite von Spitzbergen, unter 80° 1′ N.B. und 12° 43′ O.L. liegende niedrige Insel wurde von Mulgrave besucht, welcher behauptet, daß sie von Seefahrern früherer Zeit nicht untersucht worden sei. Sie dürfte von neuer Bildung sein und ist, wie Scoresby bemerkt, wahrscheinlich durch die an der Nordspitze von Spitzbergen einander begegnenden Strömungen über die Meeresoberfläche emporgehoben worden. Sie ist von rundlicher Gestalt, hält etwa zwei englische Meilen im Durchmesser und in der Mitte befindet sich ein seichter See, welcher, als Scoresby die Insel besuchte, bis auf dreißig oder vierzig Ellen im Umkreise zugefroren war und zwar gegen Ende Juli's. Die ganze

Insel ist mit Kies bedeckt und ohne die geringste Vegetation. Sie ist nur wenige Fuß über die Meeresoberfläche erhaben. Mulgrave fand dort ein Stück Treibholz, welches etwa drei Faden lang, so dick wie der Besanmast eines Schiffes, über den Strand einwärts geführt worden war und in der Nähe des See's lag. Capitän Parry landete auf verschiedenen Inseln an der Nordküste, nämlich auf der, etwa sieben engl. Meilen langen niedrigen Insel, welche aus Uebergangs-Quarzfelsen zu bestehen schien; auf der Walden-Insel, auf welcher Urgranit, Quarzfelsen und Gneiß gefunden wurden, und auf dem Roß-Inselchen, ein an sich merkwürdiges und das nördlichste bekannte Land der Erde, da es unter 80° $48\frac{1}{2}'$ N. B. liegt, und welches, wie Parry fand, aus grauem und röthlichem Granit-Gneiß besteht, der sehr grobkörnig, hin und wieder porphyritisch, kostbare Granaten in sich fassend, ist; und wo auch eine fleischfarbige Varietät desselben Felsens sich findet.

Bemerkungen. — Aus den obigen Details scheint hervorzugehen, daß Spitzbergen und die benachbarten Inseln Felsen enthalten, welche fünf der, von den Geologen angenommenen große Klassen, nämlich Ur-, Uebergangs-, secundären, tertiären (?) Alluvial-Klasse, angehören. Wahrhaft vulkanischer Felsen geschieht nirgend Erwähnung. Erze werden selten angetroffen, da die einzigen, dort vorhandenen metallartigen Mineralien in kleinen Theilen von Eisenkies und Thoneisenstein bestehen. Dolomit-Marmor in Hekla-Cove, dessen von Parry erwähnt wird, kommt dem italienischen Statuen-Marmor an Farbe, Korn und anderen charakteristischen Meerkmalen gleich. Auf diesen Inseln trifft man den kostbaren Granat an. Sein Vorhandensein auf dem Roß-Inselchen und bekanntes partielles Dasein in anderen Gegenden beweis't, daß der Granat unter allen Edelsteinen in geographischer Beziehung am weitesten verbreitet ist, da man

ihn vom Aequator an bis unter der hohen Nordbreite von 80° 48′ findet.

2. Jan Mayen's Insel. — Diese Insel liegt, nach Scoresby's Angabe, zwischen 70° 49′ und 71° 8′ 20″ N. B. und zwischen 7°26′ und 8°′ W. L. Sie erstreckt sich von Nordosten nach Südwesten, ist etwa zehn Seemeilen lang und nirgend über drei Seemeilen breit. Der Pic von Beerenberg, der höchste Felsen auf der Insel, ist, nach Scoresby's Berechnung, 68 — 70 Fuß über die Meeresoberfläche erhaben, demnach höher, als irgend ein Berg auf Spitzbergen und Grönland. Scoresby sah ihn in einer Entfernung von 100 engl. Meilen. Der nachstehende Bericht über die Geognosie des einzigen Theils der Insel, der bisher untersucht worden ist, rührt von Scoresby her und ist correct, da wir die während dieser Excursion gesammelten Exemplare vor uns liegen haben.

„Ich verließ," sagt Capitän Scoresby," mein Schiff um 1¾ Uhr Morgens in Begleitung der Capitäne Jackson und Bennet, deren Schiffe damals in der Nähe lagen, und landete um 2½ Uhr bei einem bedeutenden Wellenschlag an einem, mit grobem schwarzen Sande bedeckten Strande. Dieser Sand, der ein sehr dickes Lager bildete, bedeckte eine, zwei bis drei engl. Meilen lange und etwa ⅛ Meile breite Strecke. Es war ein Gemisch von Eisensand, Augit und Olivin oder Chrysolit. Die schwarzen Theile, die sehr schwer waren und vom Magnet schnell angezogen wurden, hatten ganz das Ansehen des Schießpulvers. Der eine Seebank von schwarzem Sande bildende Strand erstreckte sich nach einer Erhöhung von einigen Fuß in horizontaler Richtung landeinwärts, bis er nach einer Viertelmeile durch unregelmäßige Felsenspitzen begrenzt wurde. Er schien dann und wann vom Meere bedeckt zu werden, da er mit Treibholz bestreut war, von dem einiges ein ziemlich gutes Bauholz abgab, während das übrige zerschellt und etwas wurmstichig war. Ich war noch nicht viele Schritte vorwärts

gegangen, als ich Merkmale eines Vulkans endeckte. Stücke von kompakter und blasenartiger Lava wurden mit jedem Schritte angetroffen; sodann Stücke verbrannten Thons, und weiter nach dem Felsen zu wurden große Massen von rothem Thon, theils hart, aber noch in einem zerreiblichen Zustande, in großer Menge vorgefunden. Zahlreiche spitze Felsen, wahrscheinlich von neuerer Bildung, blickten aus dem Sande hervor. Einer derselben, von blasenartigem Basalt, begriff zahlreiche Körner und Krystalle von Augit in sich. Längs diesen befand sich ein Felsen, der seinem Ansehen nach dem berühmten Mühlenstein oder blasenartigem Basalt von Andernach ziemlich gleich kam. Jenseits des Seegestades entdeckte ich kein anderes Mineral, als solche, welche unzweifelhafte Spuren einer kürzlich stattgehabten vulkanischen Action an sich trugen, nämlich Kohlenasche, Schlacken, verbrannten Thon und blasenartige Lava. Da die Stelle, von der aus diese Substanzen umhergeschleudert zu sein schienen, in der Nähe war, so suchten wir dahin vorzudringen. Das Hinaufsteigen wurde durch die Steilheit des Hügels und die loose Lage der Materialien nicht wenig schwierig gemacht. Wir glitten häufig aus, da die Lava unter unseren Füßen wich, und der Boden gab dann in der Regel einen Ton von sich, als wenn sich unter uns leere Metallgefäße oder gewölbte Höhlen befunden hätten. Der feste Thon und andere loose Felsenstücke bestanden hier hauptsächlich aus großen Massen, den am Fuße des Hügels befindlichen ähnlich; gegen die Mitte aber bestanden diese Substanzen aus kleineren Stücken. In der Nähe des Gipfels trafen wir wieder Stücke von halbfestem rothen Thon, viele Augit-Krystalle enthaltend, und auf der Südseite des Gipfels einen rauhen Wall von der nämlichen Art an, der dem Berge ein festungsähnliches, nicht wenig prachtvolles Ansehen verlieh. Nachdem wir diesen Gipfel, dessen Höhe wir auf 1500 Fuß über der Meeresoberfläche schätzten, erstiegen hatten, erblickten wir einen

schönen Krater, der ein, 5 — 600 Fuß tiefes und 6 — 700 Ellen im Durchmesser haltendes Becken bildete. Er war oben rund geformt und das Innere und die Seiten hatten eine ähnliche Neigung. Der Boden des Kraters war mit einer Alluvialmasse von einer solchen Höhe bedeckt, daß er eine horizontale, elliptisch geformte, 400 Fuß lange und 240 Fuß breite Fläche darbot. Unten an einer Seitenwand des Kraters war eine unterirdische Höhle zu sehen, aus welcher ein Wasserstrahl hervordrang, der sich, nachdem er eine Strecke nach Süden geflossen war, im Sande verlor. Auf diesem Gipfel genossen wir eine höchst interessante Aussicht Im Norden erblickten wir den Beerenberg, der, jetzt erst frei von Wolken, sich in die Region des ewigen Frostes höchst majestätisch erhob. Am Fuße des Berges, auf der Südseite und in der Nähe eines festungsähnlichen Lavahaufens, befand sich ein zweiter Krater von ähnlicher Gestalt, wie der oben beschriebene. Im Südwesten war die Insel in ihrer größten Ausdehnung sichtbar, während im Norden ein dicker Nebel die Aussicht verdunkelte und in stattlicher Erhabenheit sich uns nähernd, die fernen Gegenden allmählig verhüllte, bis die näher gelegenen Berge mit einem undurchdringlichen Schleier bedeckt waren. Die See war um dieselbe Zeit ruhig, der Sonnenschein hell und die eine Hälfte der Atmosphäre durchaus unbewölkt. Von dem durch den Vulkan erregten Interesse abgesehen, war gegen den Beerenberg jeder andere Gegenstand verhältnißmäßig unbedeutend. Da ich in einer geringen Entfernung nach Westen zu einen felsichten Hügel mit einem steilen Abhange auf der Seeseite erblickte, so begab ich mich vom Rande des Kraters dahin auf den Weg, in der Hoffnung, irgend eine andere Felsenart, als die bis jetzt vorgefnudenen, zu entdecken. Derselbe bestand blos aus einem Felsen von gelblich grauer, zerreiblicher Erde oder Thon, worin Augit-Krystalle, nebst schwarzen, runden körnigen Basaltstücken sich befanden. In der Nähe des vulkanischen Berges fand

sich ein Stück Eisen, welches von Eisenstein, der durch einen natürlichen Prozeß geschmolzen worden, entstanden zu sein schien, vor. Da es beim Herabsteigen schwer zu tragen war, so legten wir es einstweilen bei Seite und es wurde späterhin leider! vergessen. Wir trafen hier nur wenige Pflanzenarten an, und hatten überhaupt eine beträchtliche Strecke zurückgelegt, bevor wir das geringste Zeichen von Vegetation entdeckten, Weiterhin aber sahen wir weit umher zwischen den vulkanischen Felsen Pflanzenbüschel in voller Blüthe stehen. Uebrigens war am Fuße des letzten Felsens, den wir bestiegen, die Varietät größer und der Wuchs käftiger. Unter den Pflanzen erkannten wir rumex digynus, saxifraga tricuspidata und oppositifolia, arenaria peploides, silene acaulis, draba verna u. s. w. Um 6 Uhr Abends kehrten wir nach den Schiffen zurück. Ich sandte einige Mann zum Fischfange aus, welche, nachdem sie diesen Zweck auf der hohen See nicht erreicht hatten, sich etwa zwei engl. Meilen östlich von der, von uns besuchten Stelle dem Ufer näherten und trotz eines heftigen Wellenschlages und eines beengten Gestades eine Landung bewerkstelligten. Sie nahmen viel Treibholz, einen Bootsruderriemen, einen Schiffsmast und einiges andere bearbeitete Holz, welches alles am Gestade umherzerstreut lag, wahr. Jeder von ihnen untersuchte Felsen und die an Bord gebrachten Exemplare trugen denselben vulkanischen Charakter, wie die von mir beobachteten, an sich. In der Nähe von einigen großen Spalten, welche hier und dort zwischen den felsichten und steilen Höhen sich vorfanden, wurden unermeßliche, dem Anschein nach aus diesen Spalten geschleuderte Lavamassen angetroffen. Kohlenasche Schlacken, Eisensand und Fragmente von Felsen neuerer Bildung bedeckten den Strand und den beobachteten Theil der felsichten Stellen. Den auf dieser Excursion entdeckten Vulkan nannte ich nach dem von mir befehligten Schiffe Esk-Mount, und die Bai, wo wir ans Land gestiegen waren, zum Andenken

an meinen Freund, den Professor Jameson, die Jameson's-Bai."

Capitän Scoresby bemerkt ferner, daß jener Vulkan, Esk-Mount, im Frühlinge des nächsten Jahrs in Thätigkeit gewesen zu sein scheint, indem er am 29. April 1818 auf der Höhe der Jameson's Bai in der Nähe desselben Rauchsäulen emporsteigen sah. Diese Säulen stiegen mit großer Heftigkeit empor und zwar bis zur zwiefachen Höhe des Landes oder gegen 4000 Fuß. Capitän Gilyott, Befehlshaber eines Grönlandsfahrers; nahm dieselbe Erscheinung wahr, und bemerkte außerdem, daß er einmal eine leuchtende Röthe, gleich der Funkenasche eines unermeßlichen Feuers, gesehen habe. Diese Thatsache erklärte einigermaßen das seltsame Getöse, welches die sieben holländischen Seeleute, die hier von 1633 — 34 zu überwintern versuchten, vernahmen. Besonders wurden sie beim Anbruche der Nacht des 8. Septembers durch ein Getöse erschreckt, welches dem gleich war, das beim Herabfallen eines schweren Körpers auf den Boden entsteht, ohne daß sie irgend etwas sahen." Dies war also wahrscheinlich eine vulkanische Erscheinung, und nicht das Einstürzen eines Eisberges, wie Einige vermuthet haben.

3. Alt-Grönland. — Dieses ausgedehnte Land, welches nach der Meinung von Einigen eine Fortsetzung des amerikanischen Festlandes ist, während Andere es als eine Gruppe großer Inseln betrachten, erstreckt sich von 59° 14′ bis 72° 36′ N.B. Die wenigen Details hinsichtlich seiner Geologie verdanken wir Giesecke, welcher viele Jahre auf der Westküste zubrachte, Scoresby, der die Ostküste untersuchte, und dem Capitän Roß, der bis ans äußerste Ende der Baffinsbai segelte.

Ostküste von Grönland. — Diese eisenhaltige Küste ist nackt, rauh und gebirgig, und selbst in den wärmeren Monaten des Jahrs tragen nur wenige Thiere oder Vegetabilien dazu bei, in die hier vorherrschende Eintönigkeit und Oede einige Mannigfaltigkeit zu bringen. Die Durch-

schnittshöhe der Küste beträgt etwa 3000 Fuß. Mehrere von Scoresby gemessene Berge an der Liverpool-Küste waren 4000 Fuß hoch; und die Höhe der Werner-Berge am Davy-Sunde wurde nach der Entfernung, von der aus sie gesehen wurden, und nach der, die der gewöhnlichen Berge übertreffenden Höhe auf 6000 Fuß angeschlagen. In dem interessanten Bericht über eine, von einem ausgezeichneten Offizier neuerer Zeit, dem Capitän Clavering; unternommene wissenschaftliche Reise, der sich im neunten Bande des „New Edinburgh Philosophical Journal" befindet, wird bemerkt, daß an der von Capitän Clavering erforschten Küste nordwärts von der, von Scoresby untersuchten Stelle die Berge 4 — 4000 Fuß hoch sind. Scoresby's Forschungen erstreckten sich insbesondere von Cap Barclay und der Knighton-Bai, etwa unter dem 69. Breitengrade, bis Cap Parry, ungefähr unter 72° 30′ N.B., und die des Capitän Clavering von Cap Parry bis zu einer unter dem 76. Breitengrade liegenden Insel. Die Küste hinabwärts bis Staaten Honk und Cap Farewell, etwa unter 59° 30′, ist zum Theil von Crantz beschrieben, großentheils aber noch völlig unbekannt.

Die von Scoresby untersuchte Gegend scheint hauptsächlich aus Urfelsen zu bestehen. Auch secundäre Felsen werden hier angetroffen, jedoch ist der Uebergang am wenigsten häufig. Am Strande und an der Mündung von Meerengen wurden Alluvial-Schichten wahrgenommen.

Die untersuchten Urfelsen waren Granit, Gneiß, Glimmerschiefer, Hornblendeschiefer, Sienit und Thonschiefer. Sie bieten in diesen fernen Gegenden dieselben Verschiedenheiten im Bau dar, wie diejenigen auf der Westkufe von Grönland, und diese wiederum sind nicht von den Urfelsen Großbritanniens und anderer Länder verschieden; sie liefern also einen neuen Beweis der Charakter-Uniformität, der Aehnlichkeit in der Lage und der allgemeinen Vertheilung von Urfelsen über die ganze Erde

dar. Nach dem, was über die eingeschlossenen Mineralien auf der Westküste von Ost-Grönland bekannt ist, schließend und die Uebereinstimmung, die zwischen den auf der Ost- und Westseite des Landes befindlichen Felsen herrscht, erwägend, dürfen wir behaupten, daß wenn Scoresby zu einer sorgfältigeren Untersuchung hinreichende Muße gehabt hätte, sein wissenschaftlicher Eifer durch die Entdeckung des bisher seltenen Cryoliths Sodalits und Allanits, prachtvoller Turmaline und Granaten, interessanter Varietäten des Zirkon, glänzender Arten der Labradorhornblende, des merkwürdigen Dichroits und aller übrigen Arten des Feldspaths belohnt worden sein würde. Es scheint kein Grund vorzuliegen, weshalb die Eisen-, Blei-, Zinn- und Kupfer-Erze der Westküste nicht auch in den nämlichen Felsen auf der Ostküste angetroffen worden sind; und die schönen Darstellungen des Apatits, des Kalk- und Flußspaths und anderer einfacher Mineralien auf der Westküste, die dem wissenschaftlichen Beobachter eine so reiche Quelle der Belehrung und des Vergnügens dargeboten haben, dürften auf künftigen Reisen dem Auge und dem Scharfsinn des Naturforschers auch in den neuentdeckten Ländern sich darstellen. Die von Scoresby gesammelten Exemplare des Uebergangs-Thonschiefers beweisen das Dasein von Felsen dieser Klasse auf Grönland und verleihen dadurch dessen Geognosie ein neues Ansehen, indem Giesecke von den vorgefundenen Schieferarten keine zu der Uebergangsklasse rechnet. Diese Thatsache ist ferner ein Beweis der weiten Verbreitung dieser Felsen, nnd zeigt im Widerspruch mit einigen Theorien, daß sie keineswegs auf wenige kleine Winkel der Erde beschränkt sind, sondern der höchsten Wahrscheinlichkeit gemäß, in den meisten ausgedehnten Landstrichen, gleich dem Granat, Gneiß u. s. w., angetroffen werden, also als den allgemeinen Formationen angehörend, betrachtet werden können. Von anderen Exemplare von Uebergangsfelsen, die unter einem so hohen

Breitengrade gefunden worden, ist uns nichts bekannt. Die vorgefundenen secundären Felsen können zu zwei Formationen gerechnet werden, zur neptunianischen und zur plutonischen; die neptunianischen Felsen gehören zu dem ersten secundären Sandstein, oder zur Kohlenformation, und die anderen zur secundären und Porphyrischen-Schicht. Diese Kohlenformation findet sich auf der Westküste nicht vor und wurde von Scoresby zum erstenmal auf Grönland angetroffen. Es ist dieselbe Formation wie die um Edinburg in reichem Maße vorhanden; kurz sie ist das wichtige Deposit, worin alle große Kohlenminen Schottlands und Englands liegen. Sie wurde blos in Jameson's Land angetroffen, wo sie das Hauptdeposit bildet und diesem Lande seinen eigenthümlichen Charakter verleiht; auf diese Weise eine abermalige Probe der Uebereinstimmung der allgemeinen und besonderen Gestaltungen der Oberfläche eines Landes mit dessen geognostischen Bau und Zusammensetzung liefert. Diese Formation bietet stets Abdrücke und Formen von Pflanzen dar, welche ein tropisches Ansehen haben — ein Umstand von hohem Intresse, wenn man ihn mit der arktischen Lage der Kohlen vergleicht, Die Kohlenformation auf der Melville-Insel, unter dem 75. Breitengrade, wo der Sommer nur wenige Wochen währt, enthält, wie wir an einer Reihe von Exemplaren zu beobachten Gelegenheit gehabt haben, verschiedene tropisch aussehende fossile Pflanzen, denen gleichend, die man in den brittischen Kohlenlagern antrifft; und da man die nämliche Formation in Jamesons-Land, unter dem 71. Breitengrade, vorfindet, so ist es höchst wahrscheinlich, daß Naturforscher in ihren Lagen Pflanzen von ähnlicher Eigenthümlichkeit entdecken werden. Daß Ueberreste von Pflanzen mit tropischen Merkmalen unter dem 75. Breitengrade, wo sie offenbar erzeugt worden sind, sich vorfinden, ist eine Thatsache, welche natürlicher Weise zu höchst interssanten Folgerungen hinsichtlich der ehemaligen Länderformen, des ehemaligen Cli-

mazustandes und des früheren Zustandes des Thier- und Pflanzenreichs in den arktischen Ländern führt.

Westküste von Grönland. — Auch die Westküste dieses Landes ist gebirgig, rauh und öde, und das Land, selbst da, wo es sich nur wenig über die Meeresoberfläche erhebt, ist mit Schnee oder Eis bedeckt. In den wärmeren Monaten des Jahrs kommen Flüsse zum Vorschein, welche durch die geschmolzenen Schnee- und Eismassen anschwellen, jedoch nur gering an Zahl und unbedeutend an Größe sind. Auch in die Landseen, welche hin und wieder von beträchtichem Umfange sind, ergiessen sich jene Massen. Nicht weniger sind Springquellen vorhanden, die jedoch im Winter größtentheils ihre Thätigkeit einstellen. Giesecke erwähnt einer solchen Quelle, deren geringere und größere Stärke durch die Ebbe und Fluth bedingt wird; so wie einer heißen Springquelle, deren Wärme das ganze Jahr hindurch 104° Fahrenheit beträgt und weder durch Kälte, noch durch Stürme je außer Thätigkeit gesetzt wird. Sie befindet sich im Südosten der Küste, auf der Insel Ounartok, unter dem 60. Breitengrade, und ist, wenigstens in so fern von hohem Interesse, als sie den Beweis liefert, daß die wirkende Kraft des Feuers, welche in diesem Lande vormals so umfassend gewirkt hat, noch immer unter der Oberfläche thätig ist. Cordier geht von der Idee aus, daß diese wirkende Kraft nicht in einer Centralwärme, sondern auf einer, von der Sonne unabhängigen, unter der Erdkruste befindlichen Hitze beruhe.

Die, diese Küste umlagernden große Inseln, von denen die bedeutendste Disco ist, bestehen gleich dem Festlande, aus nackten Felsen und mit ewigem Schnee angefüllten Thälern; während die kleineren Inseln rundliche Erhabenheiten und Hügel, an deren Fuß unzählige Seevögel sich aufhalten, darbieten.

Nur von der Seeküste und unbedeutenden Strecken landeinwärts ist die Geologie bekannt; da das Innere

und die höher gelegenen Theile des Landes wegen des beständigen Eises und Schnee's unzugänglich sind.

Vier Klassen von Felsen sind hier vorhanden, nämlich die Ur=, secundären, tertiären und Alluvial=Felsen. Die Neptunianischen Urfelsen sind zum Theil Granit, Gneiß, Glimmerschiefer, Thonschiefer und Kalkstein, und die plutonischen Granit und Porphyr; und man findet darin verschiedene schöne und merkwürdige einfache Mineralien, als: Kryolit, Allanit, Sodalit, Thulit; so wie zahllose Granaten, Bergkrystall, Rosenquarz, Dichroit, Labradorhornblende, Apatit oder phosphorsauren Talk, Zirkon, Flußspath, Kalkspath, magnetisches Eisenerz, Bleiglanz, Titanium u. s. w. Auch trifft man verhätrteten Talk oder Topfstein an, woraus Lampen und Kochkessel verfertigt werden. Aus diesen Mineralien verfertigte Küchengeräthschaften werden nach Distrikten, wo sie an sich nicht zu haben sind, verführt und gegen Lebensmittel, Pelzwerk u. s. w. ausgetauscht. Die Grönländer sagt Crantz, machen sie bisweilen angesehenen Personen in Dänemark zum Geschenk, wo sie sehr geschätzt werden, indem man die Ansicht hegt, daß darin zubereitete Speisen besser schmecken, als wenn sie in metallenen Geschirren gekocht worden wären. Es möge hier noch bemerkt werden, daß die goldähnliche Glimmerart einst für Gold gehalten wurde, und wie Egede berichtet, war das Aeußere derselben so verführerisch, daß im 17. Jahrhunderte, nämlich im J. 1636, zwei Expeditionen nach einander von Dänemark ausgesandt wurden, um ganze Ladungen davon zu holen, in der Hoffnung, Gold daraus zu gewinnen. Man ließ sich selbst dadurch, daß der erste Versuch fehlschlug, nicht irre machen, und ließ eine neue Ladnung holen, bis eine sorgfältig angestellte chemische Untersuchung das Eitle dieser Hoffnungen zeigte.

Die secundären und tertiären Felsen an dieser Küste bestehen zum Theil aus Schieferthon, Kalkstein mit

Fischen und Bernstein, und Braunkohlen, von denen einige Arten ebenfalls Bernstein enthalten. Die Alluvial-Depositionen, welche aus Sand, Kies, Thon und gerollten Massen bestehen, trifft man am Gestade oder an den Seiten der Buchten an, jedoch, nach der Beschreibung, nicht in großer Quantität. Auch wird hin und wieder Torferde angetroffen. An der Sowallick-Spitze, unter 76° 2′ N.B. fand Capitän Roß beträchtliche Massen Meteor-Eisen. Außer Treibholz, an den Seegestaden, besonders in den südlichen und westlichen Theilen, ist kein Holz hier vorhanden.

4. Barrow's-Straße, Melville-Insel, Port Bowen. — Alles, was von der Geologie dieser arktischen Länder bekannt ist, verdanken wir den Expeditionen unter Parry in den Jahren 1819 — 1823.

Die Ostseite der Baffinsbai oder die Westküste von Grönland besteht, wie bereits erwähnt, hauptsächlich aus Ur- und secundären Felsen, dagegen die Westseite der Baffinsbai, nach der Mündung des Lancaster-Sundes, blos aus Urfelsen, nämlich Gneiß, Glimmerschiefer und Granit. Unter dem Breitengrade der Mündung des Lancaster-Sundes, an der Possession-Bai, sind die Felsen Granit, Sienit, Hornblendefelsen, mit Granaten, Felsen von neuem rothen Sandstein, so wie faserigem und körnigem Gyps untermischt. Beide Seiten der Prinz Regents-Bucht bestehen aus kompaktem Kalkstein, welcher faseriges braunes Eisenerz und eine Art Braunkohle enthält. Die Byam Martin's Insel scheint aus Granit und rothfarbigem Quarzfelsen zu bestehen. Die Melville-Insel ist der westlichste Punkt, der von Osten herein im Polarmeere je erreicht worden ist. Sie liegt unter 74° 26′ N.B. und 113° 46′ W.L. (von Greenwich); ihre Länge beträgt in der Richtung von Ostnordost nach Südsüdwest 135 engl. Meilen und ihre Breite 40 — 50 Meilen. Granit, Gneiß und Sienit wurden in der Nähe des Winterhafens gefunden; jedoch scheinen die Hauptformationen auf die-

ser Insel Uebergangs-Glanz-Kohle und die ersten oder ältesten secundären Kohlenformationen zu sein.

5. Die die Hudsonsbai begrenzenden, von Capitän Parry untersuchten und zum Theil entdeckten Inseln und Länder. — Die die Hudsonsbai begrenzenden Länder und die von Capitän Parry erwähnten Inseln, als: die Melville-Halbinsel, die Vansittart-, die Baffins-, die Winter-, die Cockburn-, die Southampton-Insel u. s. w., sind nicht sehr über di: Meeresoberfläche erhaben, nämlich im Durchschnitt nur 800 Fuß, während die höchsten Gipfel nicht über 1500 Fuß messen. Die Thäler sind eng und rauh und hin und wieder findet man steile Abgründe von mehr als 100 Fuß Tiefe. Das Land ist den größten Theil des Jahrs hindurch mit Schnee und Eis bedeckt, und diese Decke schimmert oft in den glänzendsten Regenbogenfarben und verleiht dem Ganzen ein mahlerisches Ansehen. Die Felsen hier variiren ihrer Natur nach; an einigen Stellen sind die Ur-, an anderen die secundären Felsen vorherrschend; dagegen hat man weder tertiäre, noch Formationen aus den älteren, oder neueren vulkanischen Perioden vorgefunden.

Schlußbemerkungen.

Die auf der Cherie-Insel, Jan Mayens Insel, auf Spitzbergen, Alt-Grönland und auf den, auf den vier Expeditionen unter Capitän Roß und Capitän Parry entdeckten verschiedenen Ländern und Inseln gemachten Beobachtungen bieten nachstehende allgemeine Thatsachen und Schlußfolgerungen dar:

1. Daß diese traurigen und fast gänzlich unbewohnten Gegenden reich an Ur- und Uebergangs-Felsen sind, und daß, obgleich secundäre Felsen beträchtliche Strecken einnehmen, dennoch, so weit solches bis jetzt bekannt ist, ihr Umfang beschränkter ist, als der der älteren Formationen;

daß die Alluvial-Deposite nicht extensiv sind; daß wahrhaft neuere vulkanische Felsen blos auf Jan Mayen's Insel sich vorfinden, und daß die einzigen Spuren von tertiären Schichten in den Sandsteinen und den mit den neuen Formationen an der Baffinsbai in Verbindung stehenden Kalksteinen angetroffen wurden.

2. Daß die neptunianischen, Ur- und Transitions-Felsen, welche jetzt Inseln von verschiedenartiger Größe bilden, aller Wahrscheinlichkeit nach einst mit einander in Verbindung standen und eine zusammenhängendere Ländermasse, als gegenwärtig bildeten; und daß auf diesen Formationen die secundären Sandsteine, Kalksteine, Gypsarten und Kohlen, und auf diesen wiederum die tertiären Felsen und der noch neuere Muschelthon von Spitzbergen sich ansetzten; so wie daß diese verschiedenen Arten von Ur-, Uebergangs-, secundären und tertiären Felsen und Alluvial-Thonarten durch die wirkende Kraft der vulkanischen Felsen zu verschiedenen Zeiten über die Meeresoberfläche emporgetrieben wurden.

3. Daß das Land im Laufe der Zeit, entweder plötzlich oder allmählig, oder zum Theil durch plötzliche und gewaltsame Erschütterungen und zum Theil durch die anhaltend wirkende Kraft der Atmosphäre und des Oceans, in seine gegenwärtige Inselgestalt aufgelöst wurde, und daß sonach die secundären und tertiären Formationen in diesen Gegenden früher ausgebreiteter, als gegenwärtig, waren.

4. Daß vor der Deposition der Kohlenformation, wie auf der Melville-Insel und in Jameson's Land, die früher vorhandenen oder älteren Schichten eine Vegetation darboten, derjenigen ähnlich, welche gegenwärtig die tropischen Länder charakterisirt. Die foissilen Korallen in den Kalksteinen, Korallen, deren Prototypen dermalen in den warmen Gewässern der tropischen Gegenden angetroffen werden, zeigen ebenfalls, daß vor, während und nach der Deposition der Kohlenformation die Gewässer der Po-

largegenden Korallen, welche den, gegenwärtig in den Gewässern unter dem Aequator befindlichen glichen, zu enthalten sich eigneten.

5. Daß das ehemalige Clima in den arktischen Ländern wahrscheinlich in einem gewissen Grade mit der ehemaligen Größe und Gestalt der arktischen Länder und deren Verhältnissen zu der Größe und Höhe anderer Länder im Einklange stand.

6. Daß die in verschiedenen Gegenden und fern von ihren ursprünglichen Localitäten angetroffenen gerollten Massen den Beweis liefern, daß sich nach der Deposition der neuesten neptunianischen Schicht Wasser über sie gewälzt hat.

7. Daß möglicher Weise diese Ueberschwemmungen von gewaltsamen Bewegungen des Oceans und diese durch das Hervordringen gewisser Länder herrührten.

8. Daß die schwarze oder gemeine Kohle, die Kohle der alten oder reichsten Kohlenformation, welche, wie Einige behaupten wollen, auf die gemäßigteren und wärmeren Regionen der Erde beschränkt sein soll, zu den geognostischen Merkmalen der arktischen Länder gehört.

9. Daß der in einigen Gegenden gefundene neue rothe Sandstein und Gyps zu der Meinung berechtigen, daß sie Steinsalz enthalten.

10. Daß, obgleich wenig neue, die Wißbegierde des Mineralogen befriedigende Metallarten gefunden worden sind, dennoch aus den oben mitgetheilten Details hervorgeht, daß werthvolle Erze von Eisen, Kupfer, Blei und Zinn, so wie auch Reißblei angetroffen werden.

11. Daß es den arktischen Ländern an Edelsteinen, den kostbarsten und schönsten mineralischen Substanzen nicht mangelt, wie die vorgefundenen Exemplare von Granaten, Beryll, Zirkon, Dichroit und Bergkrystall beweisen.

12. Daß die in dem Vorstehenden beschriebenen Inseln und Länder dieselben allgemeinen geognostischen Formationen, wie die übrigen, bisher von Naturforschern un-

tersuchten ausgedehnten Länder darbieten — eine Thatsache, welche die Meinung derjenigen bestärkt, welche die Behauptung aufstellen, daß die Grundzüge der Natur im Mineralreich überall sich gleichen, und daß demnach dieselben allgemeinen Agentien während der Bildung der verschiedenen festen Massen, aus denen die Erde besteht, vorgeherrscht haben müssen.

Leipzig,
gedruckt bei J. B. Hirschfeld.

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Leslie, John, / Jameson, Robert / Murray, Hugh,

Entdeckungen und Abenteuer in den Polar-Seen nebst Erläuterungen über Clima, geologische Beschaffenheit und Natur-Geschichte dieser Gegenden ; so wie auch einem ausführlichen Bericht über den Wallfischfang

Leipzig 1834

It.sing. 1453 z
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10469454-9